

NEPTUNUS

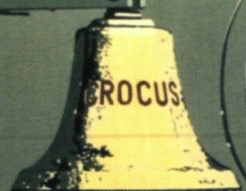
MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE
50e jaargang - 50e année nr 287/ 2e trimester - 2e trimestre 2007

MARINE

DRIEMAANDELIJKS TIJDSCHRIFT - REVUE MARITIME TRIMESTRIELLE

47e jaargang - 47e année nr 277-4e trimester - 4e trimestre 2004



NEPTUNUS

NEPTUNUS

NEPT

NEPTUNUS

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - Revue maritime bimestrielle

A m Né E

50

Ja Ar gan G

NEPTUNUS

Periodiek van de Zeevaart
Nr 3 - November 1954

Periodique de la
No 3 - novembre



NEPTUNUS

NEPTUNUS
info marine

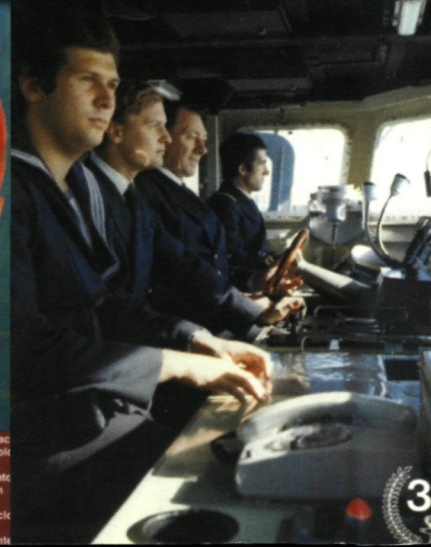
NEPTUNUS
marine

28e jaargang nr 196
28e année no 196

revue maritime bimestrielle

6

01 - 062



L'Alberta: le yac
royal de Léopold

Nieuwe simulac
voor Eggermin

Transfert de la ci
de bord du

F901 G. Lecointe

3



"NEPTUNUS"

Driemaandelijks maritiem tijdschrift
Revue maritime trimestrielle

50e jaargang - 50e année
nr. 287 - 2007/2



Uitgever - Editeur

VZW **Neptunus** ASBL

BP 17, 8400 Oostende

Tel/Fax: 059/80.66.66

E-mail: vzw.neptunus@scarlet.be

Directeur van het tijdschrift - Directeur de la revue

G. Vanlerberghe - Stationstraat, 198 - 8020 Oostkamp

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef

J.-C. Vanbostal

Lay-out

K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction

J. Boesmans

Publiciteitswerving - Service publicité

M. Verhoeven

Raad van Beheer - Conseil d'Administration

Erevoorzitter - Président d'honneur: J.- C. Liénart

Voorzitter - Président: G. Vanlerberghe

Penningmeester - Trésorier: J.- P. Falise

Secretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste

Beheerders - Administrateurs: G. Busard,

K. De Deyne, L. Delprat, D. Henrard, A. Jacobs,

L. Naessens, F. Philips, H. Rogie, J.- C. Vanbostal,

M. Van Bussel, P. Van Damme, E. Van Haverbeke,

G. Vanlerberghe, M. Verhoeven

Verkoop & Abonnementen Vente & Abonnements

Prijs per nummer / Prix par numéro
€ 4,50

**Jaarabonnement (4 nummers)
Abonnement annuel (4 numéros)**

Gewoon lid / Membre ordinaire
€ 15,00

Steunend lid / Membre protecteur
€ 20,00

Weldoener / Bienfaiteur
€ 30,00

**Abonnement buitenland
Abonnement étranger**
€ 33,00

Te storten op rekening
A verser au compte
473-6090311-30
van / de Neptunus Oostende

Politiek en confessioneel onafhankelijk tijdschrift.

Revue libre de toute attache politique ou confessionnelle.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Marine.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement l'opinion de la Marine.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de auteur.

Aucun article de cette revue ne peut être reproduit, par quelque moyen que ce soit, sans autorisation écrite de l'auteur.

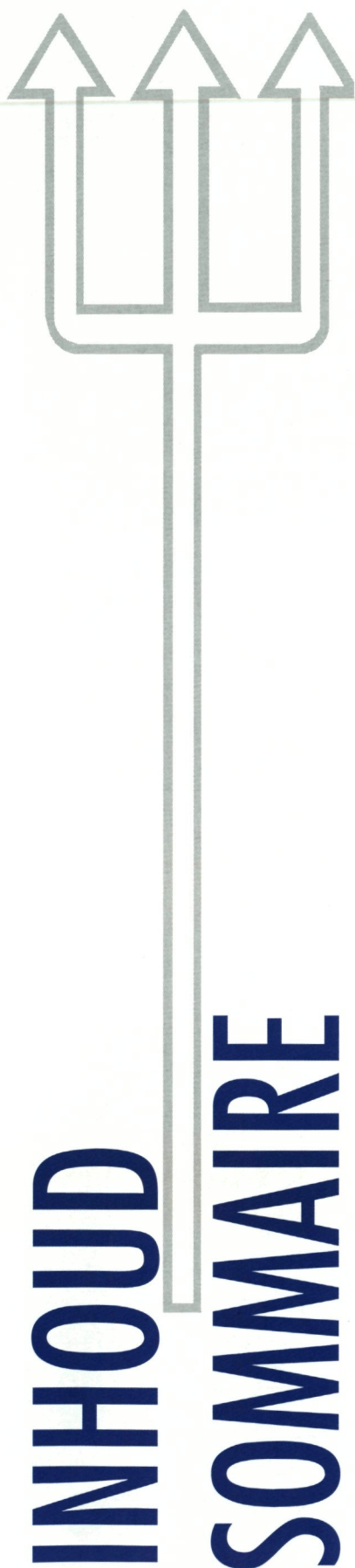
ISSN 0028-2790 - © Neptunus vzw/asbl Oostende

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers
Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Verantwoordelijk uitgever - Editeur responsable

Jean-Claude Vanbostal - Camiel Van Den Busschestraat, 89
8310 Assebroek

Druk / Impression: Lowyck drukkerij bvba, B 8400 Oostende



INHOUD

SOMMAIRE

nr 2 juni
juin

2007

Editoriaal / Editorial

Ons geheugen / Notre mémoire 67

Le déminage côtier après la guerre 40-45 (III)

par le CPV (hre) J.-C. Liénart 68

Visserijwachtschepen (II)

door IOM (b.d.) R.F. Coulier 72

Léopold Ier, notre premier Roi (I)

par le CPV (hre) J.-C. Liénart 78

Onze Vorsten en schepen / Monarchie et navires

par Saint Bernard du Spuikom 81

Interview met FKP-SBH Wim Robberecht

Commandant van de BNS Leopold I

door G.A.H. Toremans 83

M906 Breydel: La fin d'un fier MSO

par J.-C. Vanbostal 87

Aanleggen van vreemde militaire schepen in België

Ecales de navires militaires étrangers en Belgique 91

Maritiem Panorama

Nieuw record goederentrafiek te Zeebrugge in 2006

door T. Slabbynck 93

**Industriezone Plassendale vangt groei Oostendse
haventrafiek op**

door H. Rogie 94

Du Kamina au P.A. Charles De Gaulle

par J. Coppens 95

**Marine Royale: Réflexions à propos de sa date
de naissance (IV)**

par le CPV (hre) J.-C. Liénart 98

Berging Repubblica di Genova aangevat 100

**De schipbreuk van de kotter Princess of Wales
en de schoener l'Aventure (VIII)**

door R. Thijs 101

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XXIII)

par A. Delporte 107

Nice to know

Maritiem België - La Belgique maritime 110



Sociale Dienst
Service Social



Kinderdagverblijven
Crèches



Huisvesting
Logements



Vakanties
Vacances



Welfare



Commercial



Een greep uit de diensten van
DE CENTRALE DIENST voor
SOCIALE en CULTURELE ACTIE

Un aperçu des services de
L'OFFICE CENTRAL d'ACTION SOCIALE
et CULTURELLE

van het Ministerie van Defensie

Voor alle verder informatie kunt u
terecht bij de Directie Evaluatie -
Public Relations

du Ministère de la Défense

Pour tous renseignements
complémentaires adressez-vous
à la Direction Evaluation-
Relations publiques

CDSCA

Kwartier Koningin Astrid
Bruynstraat 1 - Blok F0 - 1120 Brussel

OCASC

Quartier Reine Astrid
Rue Bruyn 1 - Bloc F0 - 1120 Bruxelles

BELGACOM: 02/264 60 58 - 60

BEMILCOM: 9 2820 ext. 6058 - 6061

FAX: 02/264 60 59

e-mail: infocom@cdsca.be
infocom@ocasc.be

.be

Ons geheugen

Ook de militaire maatschappij, zoals de rest van de maatschappij, ontsnapt niet aan de vragen van onze tijd. Alles schijnt nu in vraag te mogen, of te moeten, gesteld worden. Vandaag moet men NIEUW hebben ... het verleden wordt begraven!

Moeten we dan verbaasd zijn dat velen hun persoonlijke toekomst en de toekomst van onze samenleving in vraag stellen?

Ieder van ons heeft ooit wel eens gehoord dat de geschiedenis zich telkens herhaalt. Al geven sommige gebeurtenissen wel degelijk de indruk dat het effectief zo is, is het ook niet zo dat we telkens naar dezelfde soort oplossingen grijpen om problemen op te lossen die wij al eens te vlug als gelijkaardig beschouwen?

We kunnen aan die valstrik alleen ontsnappen door het verleden kritischer te analyseren om al de gevolgen van onze daden in beschouwing te nemen. We hebben dus de plicht om ons collectief geheugen op een systematische en kritische manier bij te houden.

De HR-verantwoordelijken van de grote ondernemingen leveren enorme inspanningen om aan hun personeel een bedrijfscultuur mee te geven. Deze cultuur schiet zijn wortels in het verleden van de onderneming.

Wanneer het niet meer zo duidelijk is waar men naartoe gaat, is het altijd nuttig om te gaan kijken waar men vandaan komt!

De afgelegde weg toont aan wat men heeft gepresteerd en geeft de maat van de intrinsieke capaciteiten

Laten we ons geheugen levend houden.

Notre mémoire

La société militaire, tout comme la société en général, n'échappe pas aux grandes interrogations de notre temps. Tout semble pouvoir, ou devoir, être remis en cause. Aujourd'hui tout le monde réclame du NOUVEAU ... le passé est le passé!

Faut-il alors s'étonner que beaucoup s'interrogent sur leur avenir et sur l'avenir de notre société?

Chacun de nous a déjà entendu dire que l'histoire est un perpétuel recommencement. Pourtant, si certains événements peuvent donner l'impression qu'il en est ainsi, n'est-ce pas dû au fait que nous recourons toujours aux mêmes expédients pour résoudre des problèmes que, par paresse intellectuelle, nous assimilons les uns aux autres?

Nous ne pouvons échapper à ce piège que par la connaissance du passé, par l'analyse aussi objective que possible de notre histoire, afin de discerner toutes les conséquences de nos actes. Nous avons donc le devoir de conserver d'une manière systématique et critique la trace de notre passé collectif.

Les responsables du personnel des grandes entreprises font d'énormes efforts pour imprégner leurs gens d'une culture «maison». Cette culture plonge ses racines dans le passé de l'entreprise.

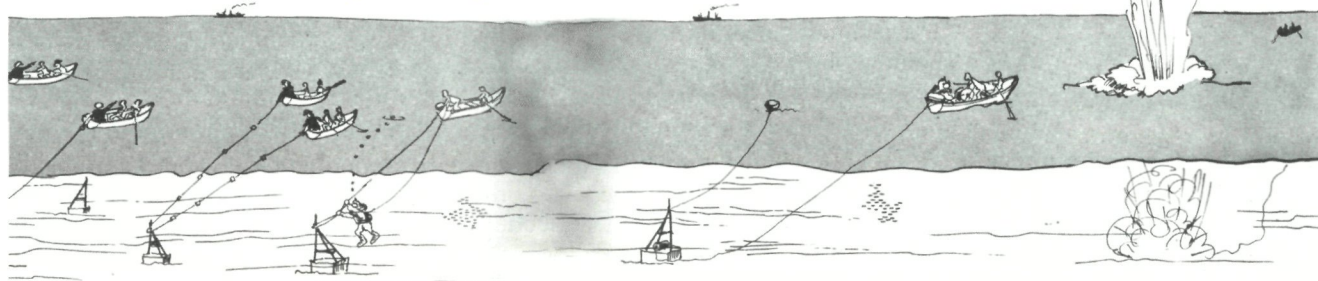
Quand on ne sait plus très bien où l'on va, il peut être utile d'aller voir d'où l'on vient!

Le chemin parcouru montre ce que l'on a été capable de faire et donne la dimension de sa potentialité intrinsèque.

Gardons vivante notre mémoire.

Le déminage côtier après la guerre 40-45 (III)

par le Capitaine de vaisseau (hre) J.C. Liénart



La Belgique

La formation terminée l'équipe rentre en Belgique afin d'y entamer le déminage de nos côtes. Les indications des champs de mines existent. Les plans de mouillage de ces champs ont en effet été découverts après la guerre; ils donnent la position de 11 zones minées par des KMA, entre La Panne et Knokke-Le Zoute, totalisant 1.100 mines. Logée à la caserne Mahieu (aujourd'hui Bootsman Jonsen), la KMP (Kathy Mine Party) est installée dans l'aile qui prolonge le corps de garde. Pour effectuer notre travail, le Transport nous garantit quotidiennement trois camions, mais pour des raisons mystérieuses nous n'en aurons que deux. Certains jours un seul camion nous transporte, ce qui pose le problème de la séparation des explosifs et détonateurs. Pour résoudre ce problème je monte alors à l'avant avec les détonateurs, tandis que hommes, canots et explosifs s'entassent à l'arrière; la règle de la séparation de la chaîne de mise à feu est ainsi respectée! Cette insuffisance de camions nous oblige à laisser nos canots retournés sur le sable, à l'abri d'un bunker.

Bien que n'étant pas répertoriée comme champ de mines, la première zone de recherche est Coxyde, car cette ville balnéaire est



le terminal côtier belge des câbles téléphoniques sous-marins nous reliant à l'Angleterre. La zone doit être draguée afin d'avoir la certitude qu'elle est libre de tout écueil, permettant ainsi au navire câblé anglais de rétablir sans danger une ligne téléphonique. Malheureusement sur la plage de Coxyde, il n'y a pas de bunker utilisable pour y stocker notre matériel lourd comme nous le faisons à Walcheren. Même les villas abîmées qui servirent d'abris à l'artillerie allemande ne peuvent convenir, car elles sont déjà en réfection; les Belges ne perdent pas de temps pour reconstruire. C'est finalement dans une vieille baraque en bois, située sur la plaine d'aviation militaire, que nous remi-

sons notre matériel. L'endroit nous convient parfaitement; comme nous sommes en été, la décision de nous



y installer avec armes et bagages est prise, nous évitant de devoir faire quotidiennement le trajet Ostende-La Panne, qui est si lassant. Tout marche bien! Dreesen, Debecq et moi-même sommes de garde à tour de rôle, sans trop de conviction et avec un certain relâchement le week-end. Un jour je suis invité à comparaître au rapport du Commandant de la Division Navale Côtière, qui me reçoit les lèvres pincées et me tend deux, trois photographies sur lesquelles on peut voir le camion de nos démineurs garni d'un de nos canots et des matelots en 'white front' et cap blanc faisant semblant de ramer sur une mer de draps de lits, le tout surmonté d'une pancarte où l'on peut lire en grandes lettres 'Navy's Pale Ale'. Ces photos furent prises lors d'un cortège carnavalesque dans les rues de Coxyde, où mes lascars s'étaient sans doute abouchés avec un brasseur pour lui faire de la réclame, non sans compensations bacchanales car ils étaient fin saouls! Je savais que mes matelots n'étaient pas des enfants de chœur, mais jamais je ne les aurais crus capables de cela, d'autant plus que j'avais enlevé le Delco du camion. J'étais jeune et candide à cette époque, mais l'apprentissage va vite et je compris que mes gaillards sont capables de tout, même de dégouter un Delco. Réfléchir aux mesures à prendre au niveau disciplinaire ne fut pas simple, mais il me fallut punir un matelot tout particulièrement indiscipliné. Sans vraiment savoir quel genre de punition lui infliger,



j'ai eu l'idée de faire appel au Lieutenant Pesch, chargé du déminage de Zeebruges. Le lendemain matin il nous rejoint sur la plage où nous devons désamorcer un de ces gros obus de marine de 80, que nous avons trouvé au pied d'une 'asperge de Rommel'. Je désigne le puni pour prêter main-forte au Lt Pesch à qui je glisse à l'oreille la raison de mon choix. Le lieutenant le fait asseoir sur la bombe afin de la maintenir solidement entre les genoux. Ensuite, pour dévisser la tête de l'obus il cherche la bonne clef dans le fouillis de son sac à outils. Après avoir testé plusieurs clefs sans le moindre succès, il opte, tout en marmonnant quelques mots incompréhensibles, pour un impressionnant marteau et un tout aussi majestueux burin. Alors, sans

ménagements et à renfort de grands coups, il se met à marteler la tête récalcitrante de l'obus. L'opération terminée, mon matelot en revient blanc comme un linge, mû par un léger mais perceptible tremblement! Cette punition fait aussitôt autorité, car la simple menace de mutation vers l'équipe du Lt Pesch suffit à faire régner la discipline dans mon équipe, enfin presque. Je dis presque car il arrive qu'en revenant sur la plage au plus fort du courant qui nous empêche de descendre en scaphandre sur les mines marquées, nous nous approchons du bunker où l'un des chauffeurs a allumé un feu de brasero pour nous permettre d'avoir du café chaud. Soudain le chef Dreesen nous fait coucher à plat ventre sur le sable; il s'ensuit presque immédiatement une violente pétarade issue du brasero: toute une bande de balles de mitrailleuses se met à sauter. Dreesen avait vu de loin le manège du chauffeur qui, après avoir jeté quelque chose dans le feu, s'est encouru à toutes jambes pour se mettre à l'abri. Résultat: plus de brasero, plus de café et en prime une belle engueulade. Ce genre d'imbécillité porte le nom pudique d'accoutumance au danger, et du danger il y en a sans conteste, malgré toutes les précautions que nous prenons.

La Force Navale à ses débuts manqua de tout. Pour faire sauter les mines nous récupérions les blocs d'explosifs dans les mines désamorcées. Ces explosifs allemands sont généralement formés de blocs de 2 à 3 kg d'hexanite, sur





lesquels nous ficelons, au moyen de bitord, la charge primaire garnie de son détonateur. Ce type d'explosif est très instable; l'hiver, par temps de gel, s'y forment en surface des cristaux qui au moindre effleurement explosent, ce qui les rend inutilisables. Il y a un autre inconvénient à l'usage d'hexanite, à savoir une couleur jaune qui colore les mains et peut causer l'inflammation des ganglions sous les bras. Malgré tout cela nous l'utiliserons pendant deux ans, jusqu'au jour où nous recevrons de petites charges de 20 kg en tonnelets métalliques; ces explosifs, fabriqués par les Poudreries Réunies de Balen, seront un grand soulagement pour nous.

'Pauvreté n'est pas vice' dit la sagesse populaire. En tout cas, chez nous, la pauvreté est la mère de la débrouillardise. Le manque de moyens de la Force Navale ne lui permettant pas de nous fournir de minces filins, de dragage comme ceux utilisés par les Hollandais, nous nous rabattons sur un stock de 'spun yarn', le bitord goudronné des Anglais. Ce matériel est assez résistant à la mer. Il va nous servir à la fois de drague et de bosse de remorque. Pour le rendre plus résistant encore nous le doublons et pour l'alourdir nous y fixons une demi-brique tous les dix pas. Chaque canot embarque une vingtaine de briques, assez pour effectuer quelques passes. Dès les brisants passés, les canots, par paire et en s'écartant de 30 à 40 mètres, mouillent leurs dragues respectives:

les 'sloepmeesters' -les patrons-balancent, à grands gestes du bras, les 20 briques l'une après l'autre à la mer. La drague une fois sur le fond, les canots conservent leur écartement à vue de nez, sans utiliser le gouvernail car le sloepmeester tient la drague en main afin de percevoir la moindre résistance ou le moindre accrochage. Pour diriger le canot il indique de son bras libre la direction et les corrections à apporter par les rameurs. Dès que la drague accroche on arrête de ramer. Ancrés sur la drague, les canots dérivent dans le courant et se rapprochent jusqu'à être bord à bord. La drague est alors raccourcie afin de ne pas en perdre trop. Le morceau pris dans la mine sert à fixer une petite bouée de marquage. Les deux patrons renouent la drague et relancent les briques entre les deux canots qui ont repris l'écart prévu; cette opération se fait au courant portant et est répétée jusqu'à l'accrochage suivant. Ces opérations cessent lors de l'étape qui dure vingt minutes. C'est alors, lorsque le moteur accepte de démarrer, que le 'Sturmboot' est utilisé pour amener le plongeur sur les mines et y placer les charges explosives. Dans le cas où le moteur refuse de démarrer on y va à la rame dans un petit 'vlet', manœuvre rendue inconfortable par l'encombrement du canot, car il y a à bord le rouleau du câble, l'explosif, l'exploseur et tout cela est bien souvent piétiné. Pour parvenir à la zone toute l'équipe se met à la pagaye; le seinmeester a une pagaye et l'artificier l'autre, le plongeur se servant de sa rame comme gouvernail. Il arrive que la distance entre deux mines soit trop grande; la zone blanche est alors draguée à nouveau pour y trouver la mine manquante. Il arrive également que des pêcheurs de crevettes nous demandent de récupérer leur filet en draguant dans la zone dans laquelle il est supposé perdu; ce que nous faisons bien volontiers car cela nous fait gagner un temps précieux puisque retrouver le filet nous donne l'emplacement d'un champ de mines.

Nous progressons de cette façon de plage en plage, de champ de mines en champ de mines, et arrivons à détruire 3 à 4 mines par journée favorable. Nous libérons ainsi

notre littoral du danger sournois que sont les mines et autres engins de mort. Le mauvais temps nous retarde souvent, mais ces périodes de chômage sont mises à profit pour mettre de l'ordre dans nos affaires. 'Make and mend' comme cela se dit dans la Royal Navy. Nous procédons également au 'Grote kusche' des locaux qui, chauffés au charbon, se couvrent de poussière qui s'encrute partout; ils ont bien besoin d'un lavage en profondeur au savon noir. Le staff en profite aussi pour mettre l'administration en ordre: les rapports journaliers, hebdomadaires et mensuels sont rédigés et les cartes mises à jour; toutes les 'prises' sont reportées avec soin sur une carte marine, ainsi que sur une carte à grande échelle que nous avons fabriqué pour la circonstance.



C'est l'été, lorsque les premiers vacanciers arrivent, que notre travail se complique. Les administrations communales nous demandent le plus de discrétion possible dans le seul but de ne pas effaroucher les estivants. Mais pour nous le travail ne peut s'interrompre; aussi, à l'heure de la renverse du courant, devons-nous procéder à la mise à feu des mines repérées, même si par malheur cette période correspond à l'heure de la baignade. C'est ainsi que par sécurité et avec l'aide des sauveteurs de plage nous faisons sortir les baigneurs de l'eau, au



grand déplaisir des vacanciers. Il arrive que des messieurs courroucés viennent nous prier d'aller faire nos exercices ailleurs, en revendiquant le droit de jouir de leurs vacances après ces longues années de guerre qui les en ont privés. Bien sûr nous leur devons quelques explications sur le danger des mines encore présentes, car sans nos interventions, et surtout notre consentement, les 'dukes' ne sont pas autorisés à faire des promenades en mer. Il faut savoir que des gens entreprenants avaient fait l'acquisition dans les surplus de l'armée américaine de camions amphibies. Ces engins, une fois peints de couleurs attrayantes, ont perdu leur aspect militaire, et, moyennant quelques francs, les

amateurs de promenades en mer peuvent, durant quelques dizaines de minutes, avoir l'illusion de voguer vers de lointains rivages... Nous nous voulons convaincants et utilisons des arguments, telle que la sécurité des enfants; nous citons en exemple le cas où nous avons surpris des jeunes qui, pour décorer les châteaux de sable, avaient utilisé des 'Tellerminen' (mines antichars) trouvées sur la plage et qui, avec le plus grand mépris du danger, tapaient dessus à grands coups de pelle. Ce n'est qu'au printemps et en automne que nous devenions les maîtres de l'estran. C'est d'ailleurs à ces périodes que nous avons droit aux grandes marées d'équinoxe qui provoquent les affouillements



de sable les plus importants, grâce auxquels nous trouvons des bombes, des obus, des grenades qui affleurent le sable en plus grande quantité. Comment il se fait qu'il n'y ait pas eu plus d'accidents, reste pour moi un mystère et une bénédiction!

Nous avons fini de nettoyer les champs de mines des plages de La Panne, Coxyde, Westende, Middelkerke, Le Coq et Knokke-Le Zoute. Il reste deux champs, situés à l'ouest du môle de Zeebruges, et impossibles à draguer avec les moyens dont nous disposons; il s'agit de zones minées par les Allemands qui n'ont rien oublié des tentatives de prise du môle par le HMS **Vindictive** en 1918. La mer est particulièrement gonflée à cet endroit, provoqué par un ressac dû au môle, ce qui rend le canotage épuisant et trop périlleux. La décision est prise de détruire les antennes des mines au moyen d'une chaîne tractée par des remorqueurs; reste à savoir comment! Pour faire face à ce problème la Force Navale achète aux surplus de l'armée américaine (OMA) d'Anvers, deux petits remorqueurs du type MTL (Motor Towing Launch); les Américains en avaient importé en une grande quantité et on en trouvait dans tous les ports libérés du continent. Un MMS, commandé par le LDV L. De Schutter, les prend en remorque et les amène à Ostende. Ils feront le travail que l'on attend d'eux et tout porte à croire que les mines KMA de ces zones ont été couchées ou brisées. Cette opération est menée par le 'Port Party' de Zeebruges, sous la direction du Cdt. Pesh et du LDV Decrop.

Quant au 'Kathy Mine Party', créé le 14 avril 1947, il fut dissous le 20 septembre 1949. En deux ans et demi il a nettoyé 9 champs de mines KMA et détruit à l'explosif 711 de ces mines 'Kathy', au joli nom de jeune fille! Moi, ce qui fait mon bonheur, c'est que durant ces dures années nous n'avons pas eu à déplorer le moindre accident. 'God zij dank!'

Omtrent dit onderwerp verscheen van de pen van Jan Dreesen een artikel in het nederlands in Neptunus nr. 3 van juli 1971.

Texte et photos: CPV (hre) J.-C. Liénart

Visserijwachtschepen (II)

7. De Ltz Victor Billet (1947)

Begin 1947 kocht België een Amerikaans fregat, de PF 57 **Sheboygan**, voor de schrootprijs van \$ 25.000. Dit vaartuig was op 31 juli 1943 te water gelaten op de werf Globe Superior te Wisconsin USA. Operationeel op 14 oktober 1944 deed het één jaar dienst bij de US Navy als weerkundig schip in de Stille Oceaan. Het schip was 92,5 m lang, 11,5 m breed en had een diepgang van 14 voet; de voortstuwing bestond uit twee triple expansion stoommachines van 2750 pk elk, waarmee het, dankzij zijn twee schroeven, een maximum snelheid kon halen van 19 knopen (kruissnelheid 14 knopen). De **Sheboygan** mat 1400 ton (2000 ton geladen) en was uitgerust met de modernste navigatieapparatuur.

Onder bevel van korvetkapitein Delforge vertrok een voltallige bemanning naar de VS om er het schip over te nemen. Na een inwerkingsperiode vertrokken ze op 10 april 1947 naar het thuisland.

In België werd het schip, dat de naam **Ltz Victor Billet**¹ gekregen had, spoedig ingezet als weerkundig schip² ten einde in de Noord-Atlantische Oceaan, in pool met een zusterschip van de KNM, de **Sirius**, beurtelings voor de duur van 21 dagen, bestendig weerkundige metingen uit te voeren op station K³. Het verblijf op dat station was een ware 'kruisweg' voor de bemanning. Allerlei defecten deden zich voor waaraan aan boord niet kon verholpen worden bij gebrek aan reserve-onderdelen en vooral aan



1947: fregat Ltz Victor Billet ex. Sheboygan in 1944 in de USA.

specialisten. Defecte ijskasten zorgden voor voedselproblemen en navigatietoestellen vielen in panne. Dan was er ook de verveling aan boord wegens gebrek aan ontspanning, om niet te spreken van de afschuwelijke weersomstandigheden in de Noord-Atlantische Oceaan.

Drie commandanten losten mekaar af om de zes maanden, nl. Deketelaere, Herreman en Waignien, maar de bemanning bleef dezelfde. Eénmaal verliet het schip zijn post om dringende herstellingen te laten uitvoeren in Falmouth. Bij die gelegenheid werd de Zeemacht door de pers in een kwaad daglicht gesteld; maar dan kwam een officiële mededeling van de staf dat het aanleggen te Falmouth genoodzaakt was door een chirurgisch ingrijpen (blinde darmontsteking van een bemanningslid) en de pers zweeg ...

Begin 1949 zegde België zijn deelname aan station K op. De **Ltz Victor Billet** werd bewapend als fregat, met het kenteken F 910. In 1950 werd hij ingezet als visserijwachtschip onder bevel van korvetkapitein Delforge. Zoals gebruikelijk fungeerden de visserijwachtschepen ook als schoolschepen, met het gevolg dat jonge matrozen van de nautische afdeling samen met enkele oudgedienden de dekbemanning vormden. De beroepsvrijwilligers beten hun tijd op dat schip door maar de dienstplichtigen beleefden werkelijk 'de hel op aarde'; via brieven aan familieleden verschenen er dan ook in vele kranten weer eens negatieve berichten, die in de meeste gevallen terecht waren. Iedereen verwacht uiteraard dat een marineschip er puik en netjes uitziet, maar de manier waarop men op het fregat

¹ Aldus genoemd ter ere van de feitelijke oprichter van de Belgische sectie van de Royal Navy, die het leven liet bij de landing in Dieppe in 1942.

² Omwille van zijn meteorologische opdracht werd het dikwijls de Meteor genoemd.

³ Op een internationale conferentie in Londen op 26.9.1946 werd besloten 10 weerkundige schepen in te zetten in de Noord-Atlantische en 3 in de Zuid-Atlantische Oceaan, hoofdzakelijk ten behoeve van de luchtvaart. Hun plaats werd op de zeekaarten met een letter aangeduid. België en Nederland zouden samen een station uitbaten, aangeduid met de letter K, en gelegen op 47.00 NB en 15.00 WL, op ca. 755 mijl uit Oostende.



1 november 1951: Matrozen gekiekt a/b van Ltz V. Billet, na het beëindigen van de meerposten te Amsterdam waar een Europese visserijwachtconferentie plaatsvond.

Foto: Collectie R. Coulter

tewerk ging was een aanfluiting van alle regels van goed zeemanschap! De weinige vrije tijd waarover men beschikte werd stelselmatig ontnomen door onguere elementen die door kuiperij, arglist en allerlei slinkse middelen hun doel bereikten nl. zoveel mogelijk gestraften op het appel; enkel de oudgedienden werden meestal met rust gelaten na de diensturen. Nu is het wel zo dat de F 910 een moeilijk te onderhouden schip was. Het werd tijdens de oorlog gebouwd op een snelle en goedkope wijze, duidelijk bedoeld om enkel de oorlog uit te doen, zoals de Liberty vrachtschepen. De slechte afwerking had grote gevolgen. Er was nauwelijks dekrondte zodat het meeste zeewater enkel door de zeeg kon ontsnappen. In alle hoeken van het dek bleef water staan met permanente roestvorming als gevolg. Tijdens de oorlog was er geen tijd geweest om na fabricatie de stalen platen te laten uitroesten. Men schilderde op de pletlaag zodat onder de verflagen de roestvorming bestendig voortwoerde; verf en borstels werden nooit ver opgeborgen. De dekplaten in het binnenschip moesten dagelijks met schuurpapier blank gehouden worden; daar was het dweilen met de kraan open... En ondanks de niet aflatende poetsbeurten bleken er naast de bemanning nog andere levende wezens aan boord te zijn, zoals kakkerlakken die zich thuisvoelden in de warme keuken;

's nachts kwamen dan de ratten te voorschijn zodat regelmatig verdelgingsbeurten noodzakelijk waren.

Tot opluchting van velen werd de visserijwacht met de Ltz Victor Billet einde 1952 stopgezet. In 1956 werd het fregat grondig gerenoveerd op een werf in Gent; het prijskaartje liep hoog op. In 1957 werd het te Brugge stationair schoolschip voor de nautische afdeling en een jaar later werd het gesloopt. Een fameuze aderlating voor de schatkist, want sedert die peperdure herstelling had het nooit meer gevaren...

8. De Algerines

In 1953 nam een Algerine, de hoogzeemijnenveger **A. F. Dufour**, de visserijwacht over. Alle andere Algerines zouden aan de beurt komen. De laatste die deze wacht uitvoerde was de **Lecoinge (II)** in 1965. Doorgaans werden er jaarlijks 6 à 8 tochten voor de visserijwacht voorzien.

Ooit telde de vloot van de Zeemacht acht Algerines, waarvan zes aangekocht in Groot-Brittannië en twee in Canada. De Algerines waren gebouwd tussen 1942 en 1945. Ze hadden een lengte van 72 m overmeten, waren 10,40 m breed en hadden een diepgang van 3 meter. Hun waterverplaatsing was 1000 m³ en geladen wogen ze 1300 ton. Ze waren uitgerust met 2 turbines die hen een vermogen gaven van 2000 pk, 2 stoomketels op stookolie en 2 schroeven. Ze konden 16 knopen halen; met een snelheid van 10 knopen bedroeg hun actieradius ± 5000 zeemijl. Aangezien nieuwe oceaanmijnenvegers (MSO's) uit Amerika in 1955 de Zeemacht zouden vervoegen, werd, in het vooruitzicht van bij hun buitengebruikstelling nieuwe fregatten te kunnen bouwen, op de romp de letter 'M' van mijnenveger vervangen door de letter 'F'. Op 29 november 1949 kwam de eerste Algerine in dienst bij de Zeemacht; de laatste werd in 1969 uit dienst genomen.



Een Algerine, hier als mijnenveger en later als fregat F904.

Foto: Archief Neptunus

9. De A960 Godetia (1966)

Gebouwd bij Boel te Temse specifiek met het oog op de visserijwacht. De tewaterlating vond plaats op 7 december 1965 en de overname door de Zeemacht in mei 1966. Aangezien bij de visserijwacht de werkboden de dienst uitmaken, was ik ten zeerste verwonderd toen ik vaststelde dat de motorboot aan stuurboord te klein, te zwaar en te traag was, en dat ook het davitsysteem een riskante onderneming was; de tweede motorboot, aan bakboord, van het vedette-type, was functioneel ongeschikt en weinig zeewaardig. Ook was er enige deining ontstaan in zekere middens omdat men een koninklijk verblijf had laten inbouwen, maar daar werd vlug een andere bestemming aan gegeven.

Einde 1968 werd de **Godetia** verbouwd tot logistiek steunship voor de mijnenvegers. Die verbouwing heeft het vaartuig zeker niet mooier gemaakt.

Het schip heeft een lengte van 91,23 m overmeten en 87 m tussen de loodlijnen, is 14 m breed en heeft een diepgang van 3,5 m en een waterverplaatsing van 2500 ton. Met vier dieselmotoren van elk 1350 pk en twee verstelbare schroeven kan het 18 knopen halen; tegen de economische snelheid van



De A960 Godetia.

Foto: Archief Neptunus

15 knopen is zijn actieradius 6000 zeemijl. De Godetia beschikt over een helikopterplatform, een operatiezaal en tandarts kabinet. Het is een goed zeeschip, omzeggens geruisloos over het gehele vaartuig. Na 25 jaar dienst kreeg het nieuwe motoren evenals een bergplaats voor een helikopter.

De vaste bemanning bestaat uit 8 officieren, 37 onderofficieren en 48 matrozen; er is tevens plaats aan boord voor 36 leerlingen. Om budgettaire redenen werd de Godetia na het bereiken van zijn leeftijdsgrens niet vervangen... Hij is nog steeds in dienst en zal naar verluidt na de

moderniseringswerken die plaatsvonden in 2005-2006 nog in dienst blijven tot en met 2015.

10. De A961 Zinnia (1968)

Werd gebouwd bij Cockerill in Hoboken als visserijwachtschip en als commando- en logistiek steunship. Deze taken zouden de **Zinnia** en de **Godetia** beurtelings uitvoeren.

De **Zinnia** had een lengte van 99,5 m overmeten, was 14 m breed en had een diepgang van 3,60 m. Hij was uitgerust met twee dieselmotoren Cockerill-Ougrée van 2500 pk en een boegschroef van 400 pk. Zijn waterverplaatsing was 2435 ton en hij haalde een snelheid van 18 knopen – tegen 16 knopen bedroeg zijn actieradius 7700 zeemijl.

De **Zinnia** was uitgerust zoals de **Godetia**, met eveneens een helikopterbergplaats, maar hij was wel minder geruisloos; vooral op het achterschip waren hevige trillingen voelbaar. Zijn werkboden waren ook onveilig en evenmin geschikt voor de visserijinspectie; gelukkig waren er regelmatig duikers aan boord die beschikten over een Zodiac, die dan kon ingezet worden voor die inspectie.

Met de tijd fungeerden beide schepen alsminder als visserijwachtschip⁴ en vertrokken ze meer



De A961 Zinnia.

Foto: Collectie R. Coulier

⁴ Einde maart 1995 waren er geen Belgische vissersvaartuigen meer in de IJslandse wateren, het voornaamste vangstgebied voor onze vissers. Op de door de IJslandse regering genomen maatregelen volgden dan algemene beperkingen door de Europese Gemeenschap van de visvangst in alle Europese wateren. Cfr. ook verder in toelichting.

en meer op kruisvaart met vlagvertoon in den vreemde –dikwijls met leerlingen van de Hogere Zeevaartschool Antwerpen aan boord–, voor humanitaire reizen naar Afrika, als commando- en logistiek steunschip ter gelegenheid van militaire missies (zoals bv. tijdens de aanwezigheid van onze paracommando's in Kismayo/Somalië, en een smaldeel mijnenvegers en –jagers in de Perzische Golf.) enz.

Kortgeleden werd de **Zinnia** buiten dienst gesteld, alhoewel hij 'jonger' was dan de **Godetia**; hoogstwaarschijnlijk werd het betere vaartuig behouden, of althans dat waarvan het prijskaartje voor de renovatie het voordeligst was.

11. Ready Duty Ships (R.D.S)

Thans wordt de visserijwacht aan onze kust betrokken door de RDS-vaartuigen van de Zeemacht die, zoals hun naam het zegt, steeds paraat staan om uit te varen, ook ter assistentie van de politie, de douane en het loodswezen. Aanvankelijk waren het mijnenvegers en sleepboten; de laatste waren de M476 **Merksem** en de sleepboten A950 **Valcke** en A996 **Albatros**. Maar deze vaartuigen waren te traag voor deze opdracht; Nederlandse vissers die illegaal vóór onze kust aan het

vissen waren konden, wegens hun hogere snelheid, telkens ontsnappen... Daar kwam echter verandering in toen onze marine een Zweeds kustwachtschip aanschafte. Het schip dat dateert van 1980, is hoofdzakelijk gebouwd in glasvezel type sandwich, verbonden met hars op basis van polyester. De Zweden hebben een kleine serie van dat type gebouwd en alle vaartuigen werden up to date gehouden wat betreft plaatsbepaling en communicatie.

Het schip, dat de naam A963 **Stern** kreeg, heeft een lengte van 49,9 m overmeten, een breedte van 8,5 m, een diepgang van 2,6 m en een waterverplaatsing van 378 ton. Het is tweeschroefs en zijn twee 16 cilinder motoren van elk 1840 pk of 1950 KW geven het een snelheid van maximum 18 knopen; tegen 16 knopen bedraagt zijn actieradius 3000 zeemijl; het is tevens uitgerust met een boegschroef. Er is accommodatie voorzien voor 20 man; de 10-koppige vaste bemanning wordt telkens aangevuld naargelang de uit te voeren functie.

Op 13 oktober 1998 nam de **Stern** de plaats in van de **Merksem** die buiten dienst werd gesteld. De vissers waren nu gewaarschuwd... Maar het is niet duidelijk of de Marine dit vaartuig wil, of kan gebruiken voor de visserijwacht op verafgelegen visgronden.

Naar verluidt zou de Marine binnen afzienbare tijd twee nieuwe schepen voor de kustwacht en twee zeeslepers laten bouwen. Zij mist inderdaad reeds lang kustwachtschepen die kunnen ingezet worden bij alle weersomstandigheden en voor verschillende doeleinden, waaronder de visserijwacht.

Toelichting: hoe zit het met de toekomst van onze zeevisserij?

Het is een algemeen bekend feit: wereldwijd werden –en worden nog altijd– de visgronden leeggeroofd, of toch zo goed als. Een eerste signaal kwam uit de Canadese vangstgebieden toen daar de kabeljauw omzeggens verdwenen was. Van zijn kant trof IJsland al in 1972 ingrijpende maatregelen door zijn eigen visgronden uit te breiden tot 50 zeemijl buiten de kust en de buitenlandse vissers de toegang tot die gebieden te verbieden; drie jaar later werd die grens op 200 mijl gebracht! Het Verenigd Koninkrijk legde zich daar echter niet bij neer en het kwam tot een incident waarbij een Brits fregat een IJslands visserijwachtschip ramde. IJsland kreeg echter gelijk bij het Internationaal Gerechtshof dat oordeelde dat voor dit land de visserij en de daarbijhorende industrie van levensbelang was.

De drie grote Belgische rederijen die met hun grote treilers, de zogenaamde 'visbakken', uitsluitend de visvangst op IJsland bedreven hadden hun laatste vaartuig reeds teruggetrokken in 1968 omdat die visvangst toen al niet meer rendabel was. Mede daardoor mochten Belgische middenslagtreilers⁵ in die 200 mijls-zone in zekere gebieden rond de Westman eilanden en het Gentekot blijven vissen, op voorwaarde echter dat die schepen niet zouden vernieuwd noch vervangen worden. Het was dan ook zo goed als zeker dat voor de Belgen de IJslandvaart op termijn ten dode opgeschreven was. Maar de Belgische reders hadden wel een middel gevonden om een maximale winst te halen door met die treilers dubbele



De Stern.

Foto: Archief Neptunus

⁵ In 1972 waren er nog twaalf zulke schepen.

reizen te maken: zo deden ze op hun terugkeer uit IJsland Britse havens aan waar de visveiling trouwens hogere besommingen opbracht dan in de Belgische vismijnen; vanuit die havens vertrokken ze dan terug naar IJsland zodat ze veel brandstof bespaarden. Na de tweede vangst in de IJslandse wateren keerden ze dan terug naar Oostende, na een afwezigheid van ongeveer één maand. Maar de regering in Reykjavik had echter spoedig die gewoonte door en in 1981 verbood ze de Belgen nog in het Verenigd Koninkrijk te mijnen. Op dat ogenblik waren er nog een zestal middenslagtreilers actief. Maar op 2 april 1995 liep de O129 **Amandine**⁶, na 35 jaar zeedienst, onder bevel van de 61 jaar oude kapitein Marcel Pots, de haven van Oostende binnen na zijn allerlaatste reis. De IJslandvaart was voorgoed voorbij voor onze vissers! Ze heeft vele offers geëist; heel wat vaartuigen zijn ginds vergaan en menig visser heeft aldaar het leven gelaten...

Met de andere visgronden is het al niet beter gesteld. Om ze bij naam te noemen: de Ierse Zee, het Bristolkanaal, de Smalls, Sandettie, de Doggerbank, de Kriftepit, de Witte Bank, de Fladen, de Beren Eilanden, de Witte Zee, de Lofoten, de Hebriden, de Shetland en Orkneys eilanden enz. Het visbestand aldaar verminderde aanzienlijk doordat de vissers nieuwe technieken aanwendden die op korte termijn wel meer opbrachten maar een doodsteek betekenden voor de toekomst: spanvisserij, boomkorvisserij met bokken en, erger nog, de elektronische instrumenten zoals de sonar waarmee men de vis kon opsporen van recht vooruit tot onder het schip; in 1967 kwam dan de lodar in gebruik, een erg verfijnde versie van de sonar, met een kleurenscherm waarop, ook aan stuur- en bakboord, ganse scholen vis te zien waren. Dat was uiteraard voordelig voor de vangst maar nefast voor de natuur, want ook de voortplanting werd onmogelijk gemaakt.

De Europese Gemeenschap kwam eigenlijk te laat met haar maatre-



De Amandine, nu een museum aan de visserskaai te Oostende.

Foto: Archief Neptunus

gelen en de genomen beslissingen zijn dan ook pijnlijk voelbaar. Als klein land is België trouwens politiek nooit sterk vertegenwoordigd geweest binnen de Gemeenschap met het gevolg dat onze vissers benadeeld zijn ten opzichte van die van de andere landen. Het is nl. zo dat elk land niet alleen een beperkt aantal ton vissoorten kan binnenbrengen maar dat ook het aantal zeedagen beperkt is. Vooral die laatste maatregel is nadelig voor onze vissers omdat zij veel verder moeten varen om de visgronden te bereiken; die zeedagen hadden vis- of vangstdagen moeten zijn...

Vóór dat Europa dat probleem aanpakte was de door België gevoerde politiek al verkeerd. Enerzijds waren er slooppremies voorzien voor oude vaartuigen en aan de andere kant subsidies voor de bouw van grotere schepen met een groter motorvermogen; de reders spanden zich dan ook in om grotere vaartuigen te bouwen maar die werden, omwille van de vangstbeperking, omzeggens 'verbannen'. De regel luidt nu: kleinere vaartuigen met minder vermogen, de zogenaamde Eurokotters... met een streven naar 150 zulke schepen in de toekomst. Maar, in oktober 2006 waren er in Vlaanderen nog slechts 101 vaartuigen ingeschreven.

Men leest soms dat dit of dat jaar een crisisjaar was voor de visserijsector. Men verwijst dan naar reeds jarenoude statistieken die betrekking hebben op de vangst en de opbrengsten. Maar zulke crisis kan ook veroorzaakt worden door een gebrek aan bemanning of het op de markt brengen van te grote hoeveelheden vis. Na WO II deden onze vissers gouden zaken. Uitgerekend de modernste vaartuigen waren in de oorlog gebleven en er werd dus fors aan nieuwbouw gedaan. Van 1946 tot 1948 liep alles perfect... of toch, want door de grote aanvoer begon de marktprijs te dalen en een zestal schepen verlieten ons land voorgoed en weken, met inbegrip van de families van de bemanningsleden, uit naar Argentinië. Met de IJslandvaarders ging het toen nog goed; vele van de met steenkool gestookte stoomschepen werden gesloopt en vervangen door nieuwe motorschepen, en enkele werden verkocht aan Griekenland. Rond 1950 telde ons land ongeveer 400 vissersvaartuigen, de garnaalvissers die elke dag voor acht uur op zee waren inbegrepen; de bemanning van deze laatste bestond meestal uit 3 à 4 man die men aan de kust de 'bootjessjauwers' noemde. De middenslagtreilers hadden het opnieuw goed, zodanig zelfs dat

⁶ In 2000 werd deze vissersboot als museumschip op de Visserskaai geplaatst te Oostende.

vele van die vaartuigen middendoor gezaagd werden om het visruim met een viertal meters te verlengen. Ook de grote visbakken op IJsland ging het voor de wind en met een bemanning van ± 23 man waren ze telkens 19 tot 22 dagen op zee; het waren meestal nieuwe stoomschepen, altijd zeer bedrijfszeker, van rond de 500 à 550 ton die geregeld met 3000 à 4000 bennen (1 ben = 50 kg) de thuishaven aandeden. Maar door de aanwezigheid in die wateren van een groot aantal schepen uit diverse Europese landen, waagden sommige van onze schepen zich tot voor de kusten van Labrador. De te grote visaanvoer veroorzaakte echter een crisis; slechts de laatste vangsten raakten verkocht⁷ en telkens gingen grote hoeveelheden tegen een spotprijs naar de vismeelfabrieken ter verwerking tot veevoeder. De bemanningsleden verdienden nauwelijks geld voor

zulke zware arbeid en velen haakten af zodat er een tekort aan vissers ontstond. Vanaf 1954 begonnen de grote rederijen hun vlootbestand af te slanken en vele schepen werden verkocht aan Polen en Duitsland; later, in 1964, werden de vaartuigen die in Beverly gebouwd waren door Engelse reders opgekocht en ingeschreven te Hull. De PV (Pêcheries à Vapeur) bleef als laatste grote rederij bestaan; in 1960 had ze nog twee grote motortreilers voor de IJslandvaart laten bouwen maar die vertrokken in 1968 naar Kongo voor rekening van een nieuwe rederij, de Pêcheries Maritimes du Congo. In 1977 verkocht PV zijn laatste treilers aan kleine reders.

De Z 565 **Narwal**, het grootste Belgische vissersvaartuig ooit, was eigenlijk een fabrieksschip; een te Brugge opgerichte N.V. Hoogzeevervisserij door enkele voorname

aandeelhouders waaronder de C.M.B. bestelde deze 70 m lange hektreiler in 1961. Dit vaartuig van 1.398 ton en 3.012 pk totaal vermogen waaronder 2.330 px voor de voortstuwing liep 15,5 knopen. Het schip werd gebouwd in 1962 op de Beliardwerf te Oostende met de bedoeling nieuwe visgronden te exploiteren. Het kon 30 ton gekuiste vis per etmaal invriezen bij 35° onder nul en 360 ton bergen, verpakt in kartonnendozen van 25 kg. Door perikelen met de bemanning – te lang weg van huis – werden de activiteiten stopgezet en werd het schip in 1973 verkocht aan Buenos-Aires. In 1988, tijdens de Falklands oorlog, zonk het nadat het zwaar beschadigd was door de twee Britse Sea Harriers.

IOM bd R.F. Coulier

⁷ Destijds lag de vis opeengestapeld tussen lagen ijs in de visruimen; dat gewicht drukte de onderste lagen, met een kwaliteitsvermindering voor gevolg.



Turbo's Hoet

Uw Turbospecialist
Votre spécialiste Turbo
Ihre Turbospezialist















Turbo's Hoet P & R N.V.
Bruggesteeweg 145
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051-25.24.36
Fax: 051-20.05.07



MULTI
PROJECTEXPERTS

SCHEEPSBOUWKUNDIG STUDIEBUREAU

- ⊙ ENGINEERING
- ⊙ PLANNING
- ⊙ BUDGETTERING
- ⊙ BEREKENINGEN
- ⊙ SUPERVISIE

Wij beschikken over volgende computersystemen:
AutoCAD ⊙ Microstation ⊙ Nupas

MULTI NV
WINNINGLAAN 11
9140 TEMSE

T +32 (0)3 710 58 10
F +32 (0)3 710 58 11

INFO@MULTI.BE
WWW.MULTI.BE

Léopold Ier, notre premier Roi (I)

Le jeune duc et la guerre

Léopold, né à Cobourg le 16 décembre 1790, est le huitième enfant du prince héréditaire François, duc de Saxe-Cobourg Saalfeld, et de la princesse Augusta-Sophie de Reuss-Ebersdorff. Dans sa jeunesse qui se déroula pendant les bouleversements européens causés par la révolution française et l'époque napoléonienne, il reçut une sérieuse éducation militaire, politique et diplomatique. Sous la direction de professeurs du collège ducal il apprit les sciences, la mécanique, le droit, l'histoire politique et les langues française, anglaise et italienne. Par délassement il fut initié au dessin et à la musique; il montrait également un grand intérêt pour la botanique. Deux soeurs de Léopold étaient mariées, l'une, Julie, au grand-duc Constantin de Russie, l'autre, Antoinette, au duc Alexandre de Wurtemberg, général dans l'armée russe. L'aîné de ses frères, Ernest de Saxe-Cobourg, était à Berlin à la cour de Frédéric-Guillaume III, roi de Prusse; son autre frère, Ferdinand, était officier dans l'armée autrichienne.

Lorsqu'en 1805, Napoléon "l'usurpateur", installé à Vienne, se prépara à attaquer les empereurs d'Autriche et de Russie, Léopold, âgé de 15 ans, partit avec son frère Ernest pour rejoindre l'armée russe dans laquelle il détenait un grade honorifique. La bataille d'Austerlitz –le 2 décembre 1805– termina promptement la campagne en faveur de la France et Léopold rentra à Cobourg le 2 février 1806, désolé de n'avoir pas reçu le baptême du feu. La même année les Français occupèrent le duché et confisquèrent les biens du duc et de sa famille. C'est le tsar lui-même qui le 7 juillet 1807 à Tilsitt obtint de Napoléon qu'on remît le prince de Cobourg dans ses Etats. Pour régler tous les problèmes résultant des dommages subis et des promesses faites par Napoléon, le prince Ernest, qui avait succédé à son père, décédé dans cette infortune, se rendit à Paris avec son jeune frère Léopold. C'est pour ce dernier qu'il vint la première fois en France. On le décrivit ainsi:

'Léopold était fort jeune, beau et d'une timidité excessive; son caractère était doux, il était simple de manière et il semblait avoir bien plus les qualités d'un bon bourgeois que celles d'un homme 'appelé à gouverner les autres'. Napoléon lui-même avoua que Léopold était le plus bel homme qu'il eût jamais vu aux Tuileries. De cette rencontre on a écrit qu'il refusa de devenir aide de camp de Napoléon.. C'est inexact: malgré l'estime que lui portaient les Français, Léopold manifesta publiquement le désir de servir dans l'armée du tsar, ce qui ne plut pas.

Après le désastre que fut pour Napoléon la campagne de Russie en 1812, les deux Cobourg, Ernest et Léopold, entraînèrent dans la révolte allemande contre la France, l'un le roi Frédéric-Guillaume II, l'autre le roi Louis de Bavière. La Prusse fit alors alliance avec le tsar (le 18 février 1812) à la suite de quoi Léopold fut nommé colonel du régiment des cuirassiers de la Garde de l'impératrice. C'est en cette qualité qu'il participa, à la tête de la cavalerie russe, aux combats de Lützen et de Bautzen, puis de Kulm. Sa belle conduite lui valut les croix de St-Georges et de Marie-Thérèse. Il eut encore l'occasion de se distinguer dans les combats de Commenitz qui précédèrent la bataille de Leipzig, où Napoléon subit une grave défaite. Léopold commandait alors la 2^{ème} brigade de la 1^{ère} division des cuirassiers de la Garde. Il avait le grade de général de brigade et il fit en cette fonction la campagne de France où il combattit à Brienne, à la Ferté-Champenoise et à Belleville il escorta finalement avec sa Garde, le tsar et le roi de Prusse à leur entrée triomphale à Paris le 31 mars 1814.

Un autre trait de son caractère se révèle dans la correspondance qu'il entretint, pendant toute cette campagne, avec son frère Ernest. Elle porte surtout sur des questions commerciales. On y traite du prix du grain, des toiles, des machines... On y passe des marchés pour Cobourg, dépourvu de tout. C'est une vraie correspondance de commis-voya-



Léopold Ier en uniforme de commandant du régiment des cuirassiers de l'impératrice Maria-Feodorowna.

geur! On y voit naître chez Léopold cet instinct des affaires qui le poussera plus tard à développer les richesses de la Belgique et qui contribuera largement à son succès. Pourtant, n'éprouvant aucun désir de jouer les seconds rôles dans le duché dirigé par son frère, Léopold resta en service dans l'armée russe.

Le jeune duc et l'Angleterre

Au Congrès de Chaumont, après avoir préconisé la fusion de la Belgique et de la Hollande comme barrière contre les envahissements de la France, lord Castlereagh, premier ministre d'Angleterre dévoila le projet d'alliance matrimoniale que préméditait le régent –le futur roi d'Angleterre, Georges IV– entre sa fille, la princesse Charlotte, princesse-héritière de Grande-Bretagne, et le prince d'Orange, héritier du trône des Pays-Bas. Ce projet, et ce qu'il impliquait comme implantation anglaise sur le continent par le biais de cette double monarchie anglo-batave, suscita l'inquiétude des diplomates et la désapprobation du tsar Alexandre, qui résolut d'opposer à Guillaume d'Orange le brillant prince de Saxe-Cobourg. Il manda aussitôt Léopold et le pria de l'accompagner à Londres. C'était en juillet 1814 et dès la première entrevue la beauté et l'intelligence de Léopold firent une profonde impression sur Charlotte, qui dès ce moment tiendra tête obstinément au régent, son père. Le 16 juillet le prince d'Orange apprit la rupture de

ses fiançailles. Léopold avait gagné le cœur de celle qui était destinée à devenir la souveraine de l'empire le plus puissant au monde.

Au Congrès de Vienne où, après la défaite et l'abdication de Napoléon, les 'Grandes Puissances' remodelèrent l'Europe, Léopold et le prince Ernest s'allièrent au frère de l'empereur d'Autriche, l'archiduc Jean, dont Léopold devint l'ami et le confident, entretenant une correspondance qui allait durer toute leur vie. Ensemble ils s'efforcèrent et réussirent à s'opposer aux visées annexionnistes de la Prusse sur la Saxe. Léopold en conçut une véritable haine à l'égard de la Prusse et une solide reconnaissance à Metternich qui l'avait soutenu dans ses efforts. Lorsqu'on apprit à Vienne la fuite de Napoléon de l'île d'Elbe et son débarquement au golfe de Juan, Léopold rejoignit à la hâte son régiment, mais comme la campagne qui s'engageait ne dura que cent jours et se termina à Waterloo le 18 juin 1815, son Corps ne prit aucune part aux combats (finie donc la légende de Léopold 1er chargeant à Waterloo à la tête de la cavalerie russe!).

La guerre terminée Léopold se rend à Paris pour défendre son duché, une nouvelle fois aux prises avec les appétits de la Prusse, mais il sera rappelé en Angleterre par le régent et cela sur les instances de la princesse Charlotte. Il s'y rend en février 1816. On y annonce ses fiançailles et on lui octroie la nationalité britannique et le titre de duc de Kendal. Il est nommé field marshal avec un traitement de 50.000 livres et on lui alloue une résidence à Claremont, château voisin de Londres. Le prince s'aperçut toutefois très tôt de l'animosité de certains membres de la famille royale ainsi que de son futur beau-père, qui étaient opposés à ce mariage par jalousie ou par calcul politique mais il navigua dans ces eaux troubles avec calme et diplomatie, heureux de la volonté entêtée que mettait la princesse à vouloir l'épouser. Le mariage eut lieu à Londres le 2 mai 1816 et le jeune couple alla habiter à Claremont où il mena une vie paisible, à l'abri des cabales et des critiques, jusqu'au jour où la jolie princesse mourut en couches (le 4 novembre 1817). Le prince Léopold fut inconsolable sa vie durant. Il relata souvent dans sa correspondance combien il avait été heureux



Notre premier Roi Léopold I^{er}.

pendant son mariage; à l'âge de 72 ans il avoua même que jamais il n'avait retrouvé le bonheur qu'il avait connu pendant sa première union, malheureusement si courte. Devenu très Anglais de sentiments et se sentant très apprécié pour son bon sens, sa neutralité affichée, ses dons de fin diplomate et aussi ses relations privilégiées avec toutes les maisons régnantes d'Europe, Léopold resta résider dans sa seconde patrie. Il faut savoir en outre que sa soeur Victoire, qui avait épousé le duc de Kent, cinquième fils du roi Georges III, mit au monde le 24 mai 1819 une fille qu'on appela Victoria, du nom de sa mère, et qui deviendra la souveraine de l'empire anglais. Le père de la petite mourut subitement à Bruxelles en janvier 1820. Léopold accueillit chez lui à Claremont sa soeur et la petite Victoria, laissées par la mort du duc de Kent dans une situation financière difficile, et assura à sa soeur une vie conforme à son rang et à sa nièce une éducation soignée.

Le jeune duc et la Grèce

Préoccupé par les événements survenant sur le continent, à savoir soulèvement militaire en Espagne, révolution des Carbonari et des anciens partisans de Murat à Naples, la Sicile réclamant son autonomie... le duc se rendit en hâte à Cobourg. Passant par Paris il renoua des relations avec la famille d'Orléans, puis il se rendit à Berlin où il eut de sérieux entretiens avec le roi Frédéric-Guillaume II, entre autres au sujet de l'insurrection des Grecs contre les Turcs qui préoccupait l'Europe. Effectivement la

France, l'Angleterre et la Russie prirent conjointement parti pour les Grecs et intervinrent militairement en leur faveur à Navarin où les escadres alliées écrasèrent la flotte turque, ce qui marqua le début de l'indépendance de la Grèce (le 3 février 1830). Les trois Grands offrirent la couronne de Grèce à Léopold mais à Londres, son beau-père, devenu entretemps roi d'Angleterre sous le nom de Georges IV, toujours mal disposé envers Léopold, y fit opposition, projetant de faire monter sur ce trône le duc Charles de Mecklembourg-Trelitz, le gendre de son fils, lord Cumberland. Wellington devenu premier ministre du Royaume-Uni, menaçait de démissionner si le roi persistait dans son opposition. Bref, les cabales reprirent de plus belle et Léopold, las d'être le jouet de la politique changeante des Whigs et des Tories, refusa la couronne de Grèce, qui fut alors attribuée à un prince de Bavière. Bien lui en prit car le roi Georges IV tomba gravement malade or l'on pressentait, s'il devait arriver qu'il en mourût, que la succession au trône d'Angleterre retomberait sur Victoria, la nièce de Léopold, encore mineure, dont la mère devrait alors assurer la Régence. Celle-ci insista donc pour que son frère restât disponible pour la conseiller. Il n'en fut toutefois rien car le roi se remit et vécut encore jusqu'en 1837.

Le duc et la Belgique

L'affaire de Grèce à peine réglée, voilà qu'à la Conférence de Londres, où s'étaient réunis les délégués des cinq grandes puissances, parvint la nouvelle d'une révolution en France, de l'abdication de Charles X (juillet 1830), de l'élection de Louis-Philippe d'Orléans au titre de lieutenant-général du Royaume, puis de sa proclamation comme roi des Français de par la volonté du peuple! Ces nouvelles ébranlèrent la Conférence et l'inquiéta d'autant plus qu'en août 1830 le ferment révolutionnaire français gagna la Belgique et qu'on y vit clairement la main de la France. Celle-ci, déçue dans ses projets de 'libération de la Belgique' par le choix nationaliste des Belges, proposa alors au Gouvernement belge la candidature au trône de Belgique du duc de Nemours, fils du roi Louis-Philippe, manœuvre française de la deuxième chance qui aurait eu pour conséquence, tout en gardant

les formes extérieures de l'indépendance, d'entraîner la Belgique sous l'influence française. Proposition qui provoqua bien entendu immédiatement l'opposition de l'Angleterre. La Conférence de Londres, gagnée à l'opinion de ses membres conservateurs et légitimistes – Prusse, Autriche, Russie et Angleterre –, considéra alors que la révolution belge était un affront pour la légitimité de Guillaume d'Orange et une atteinte portée au respect des Traités ainsi qu'à l'oeuvre du Congrès de Vienne sur laquelle reposait depuis 1815 le délicat équilibre européen. D'autre part, Londres fit savoir à Paris, d'une façon catégorique, qu'en aucun cas elle n'accepterait qu'un prince français montât sur le trône de la Belgique. Cette opposition eut pour conséquence que le roi Louis-Philippe refusa la couronne pour son fils.

Les visées françaises sur la Belgique effrayèrent la Conférence, d'autant plus qu'on apprit que le premier ministre français précédent, Polignac, se préparait à proposer de

repousser les frontières de la France jusqu'aux embouchures de l'Escaut et de la Meuse. L'Angleterre obtint finalement de la Conférence qu'elle se résignât à admettre provisoirement l'indépendance de la Belgique. C'était le 20 décembre 1830. La Belgique était 'libre et indépendante'! Restait à lui trouver un roi. Le duc de Nemours définitivement écarté, on ne pouvait davantage imposer un prince anglais. L'Angleterre proposa alors le prince Léopold de Saxe-Cobourg, car il était suffisamment indépendant des autres grandes puissances et il jouissait d'une notoriété capable de décourager tout autre compétiteur. Et pour réparer en quelque sorte l'affront fait au roi des Français, Louis-Philippe, on lui fit entendre qu'on ne s'opposerait pas à ce que Léopold épousât une fille du roi. Ce plan rencontra également l'adhésion de ceux qui en Angleterre craignaient que le Cobourgeois ne devînt le Régent de la petite Victoria, comme d'autres espéraient que le nouveau roi resterait, de par ses liens familiaux et ses relations, très

inféodé à l'Angleterre. En Belgique le Congrès National qui avait opté pour un régime monarchique et qui n'avait rencontré que des refus de la part des maisons princières belges, s'inclina et accepta le choix de l'Angleterre. C'est un navire anglais qui déposa le prince Léopold sur le continent à Calais. Le futur roi des Belges entra alors dans sa nouvelle patrie par La Panne où il fut accueilli par les autorités.

À suivre

CPV (hre) J.-C. Liénart

Références:

- *Précis d'histoire de Belgique – Ecole militaire – J. Verbruggen (1892)*
- *Léopold 1er, oracle politique de l'Europe – Comte Carli et Baron Boffi (1926)*
- *Cinq reines pour la Belgique – Jo Gérard (1982)*

Nieuwbouw
Alle herstellingen,
ombouw en onderhoud









Visserijschepen - Werkschepen
Dienstvaartuigen - Pontons
Motorenrevisies - Mechaniek - Uittijningen
Constructiewerken in staal, aluminium en RVS









Scheepslift 1000 ton (45 x 13,5 x 5,2 m)

Draaiwerk tot 6,30 m TC

Kraanverhuur







Scheepswerf I.d.P. N.V.

Vismijnlaan 5 - 8400 Oostende - Tel. 059-32 18 64 - Fax 059-32 08 13

Tel. na bureeluren : 0477-777 664 - E-mail info@idp-shipyard.be - Website www.idp-shipyard.be



Op 29 maart 2007 werd in Zeebrugge, in aanwezigheid van talrijke prominenten, een nieuw Belgisch fregat gedoopt. Dit schip is het eerste van twee M-type fregatten van Nederlandse makelij aangekocht door de Marinecomponent.

Eens te meer aanvaardde Hare Majesteit Koningin Fabiola het meterschap van dit schip, zoals voordien al gebeurde voor het commando- en logistiek schip A 961 **Zinnia**, het fregat F 910 **Wielingen** en het oceanografisch schip A 962 **Belgica**. Een bewijs dat onze monarchie steeds veel interesse toont voor onze Marine en de maritieme wereld in de brede zin. De doopnaam van deze prachtige eenheid, **Leopold I**, werd gekozen om hulde te brengen aan de vorst die onze Marine oprichtte zowat 175 jaar geleden.



Le 29 mars dernier, en présence de nombreuses personnalités réunies à la base militaire de Zeebrugge, eut lieu une traditionnelle cérémonie: le baptême et le commissionnement de la première des deux nouvelles fréquences récemment acquises par la Composante marine. Une fois de plus, Sa Majesté la Reine Fabiola avait consenti à parrainer ce navire, comme ce fut le cas précédemment déjà pour le navire de commandement et de soutien logistique A 961 **Zinnia**, la frégate F 910 **Wielingen**, le navire océanographique A 962 **Belgica**, etc. Preuve du profond intérêt qu'a toujours porté notre monarchie au domaine maritime en général.

Le nom de baptême de cette belle unité, **Leopold I**, fut délibérément choisi en hommage au souverain qui créa notre Marine il y a plus de 175 ans. En outre, comme cette frégate sera suivie en mars 2008 par une seconde du même type (M-Classe), cette dernière portera le nom de son épouse, la reine **Louise-Marie**.

S'il est d'usage dans les marines d'autres pays de baptiser les navires militaires du nom de membres de la famille royale, ou du nom de présidents de la république, la Belgique fit pendant longtemps exception à cette règle. Mais preuve que les temps et les usages changent, voici donc qu'elle renoue avec la tradition du XIX^{ème} siècle. Ainsi, notre jeune Marine Royale baptisa du nom de Louise-Marie une goélette acquise en 1840 et en 1845, un brick porta le nom de Duc de Brabant. Cet usage se perdit toutefois plus tard.



Het volgende fregat van hetzelfde type, dat verwacht wordt in maart 2008, zal de naam van zijn echtgenote dragen: **Louise-Marie**.

Indien het gebruikelijk is bij de marines van andere landen om de naam van leden van de koninklijke familie toe te kennen aan militaire schepen, of zelfs de naam van presidenten, dan is België zeer lang een uitzondering op deze regel geweest. Maar de tijden en de gebruiken veranderen en vandaag wordt opnieuw aangesloten bij deze XIX^{de} eeuwse traditie. Onze jonge 'Marine Royale' doopte inderdaad in 1840 een pas verworven schoener **Louise-Marie** en in 1845 werd een brick **Duc de Brabant** genoemd. Het gebruik ging later echter verloren bij de militaire marine. Anderzijds werden onze 'maalboten', in dienst vanaf 1846 tussen Oostende en Dover, wel voorzien van namen uit de koninklijke familie en dit

En revanche, nos malles-poste en service depuis 1846 entre Ostende et Douvres, portèrent dès les années 1860, des noms royaux. La première étant la **Louise-Marie** lancée en 1867, suivie l'année d'après par la **Léopold I**. Il convient toutefois de remarquer que seules les malles **Léopold II** (lancée en 1893), la **Koningin Fabiola** (lancée en 1962) et la **Roi Baudouin** (lancée en 1965) naviguèrent au cours du règne de leur illustre patronyme. Cela est dû, très probablement, à la superstition des marins qui trouvent qu'il n'est pas de bon aloi de donner le nom d'un monarque régnant, si d'aventure un sort funeste frappait ce navire. Entre 1923 et 1997, date à laquelle la R.M.T. fut déclarée en faillite, pas moins de vingt-neuf malles furent mises en service dont vingt-six portèrent le nom d'un membre de notre famille royale. Avec une stricte alternance linguistique.

vanaf 1860. De eerste was opnieuw de **Louise-Marie** (in dienst genomen in 1867), gevolgd een jaar later door de **Léopold I**. Vermeld moet worden dat enkel de mailboten met de naam **Léopold II** (1893), de **Konigin Fabiola** (1962) en de **Roi Baudouin** (1965) in dienst waren tijdens de regeerperiode van hun 'naamdrager'. Hoogstwaarschijnlijk heeft dit te maken met een bijgeloof van de zeelui die het niet passend vinden een naam van een regerende vorst of vorstin aan een schip toe te kennen; mocht het noodlot het schip treffen dan wordt dat immers gezien als een slecht voorteken. Tussen 1923 en februari 1997, datum waarop de RMT failliet werd verklaard, werden niet minder dan negenentwintig mailboten in dienst genomen waarvan er zesentwintig de naam van een lid van ons vorstenhuis droegen. Koningen, koninginnen, prinsen en prinsessen komen voor op de lijst en dit steeds strikt alternerend in het nederlands en het frans.

Het in dienst nemen van de **Leopold I** wordt binnen politieke en militaire kringen gezien als een belangrijke stap in de omvorming en ontwikkeling van onze Marine. Onze vroegere fregatten van het type E 71, die alle de naam van een zandbank van voor onze kust droegen (**Wielingen, Westdiep, Wandelaar en Westhinder**) hebben vast en zeker goed werk geleverd en dat gedurende meer dan 30 jaar. De tijden veranderen echter en deze schepen voldoen nu niet meer optimaal aan de huidige noden. Multifunctioneel als de twee nieuwe fregatten zijn, zullen ze de talrijke nieuwe opdrachten aankunnen die zich aandienen voor de Marine en zullen zij haar toekomst voor een flink stuk meebepalen: van de strijd tegen de drugs-, wapens- en mensensmokkel tot de controle van embargo's en de steun aan troepen die langs de kusten worden ingezet. Meestal zullen ze opereren in een bi- of multinationaal kader binnen het Belgisch-Nederlands eskader, een snelle reactiemacht van de NAVO of een Europese maritieme macht.

Minister van landsverdediging A. Flahaut maakte zeer toepasselijk tijdens de doopceremonie het devies van de **Leopold I** kenbaar: 'audaces fortuna juvat' (het geluk lacht de stoutmoedigen toe), een zeer gelukkige keuze voor een Defensie in volle transformatie want 'wie vooruit wil moet durven hervormen, veranderen en vernieuwen'.

's Middags ging koningin Fabiola aan boord op uitnodiging van de commandant, fregatkapitein (SBH) Wim Robbrechts, en zijn bemanning. Met veel interesse bezocht ze het schip en, geënthousiasmeerd, leende ze 'definitief' het hoofddeksel van een Damar onderofficier, die zich nu zeer gevleid voelt, wetende dat haar hoed voortaan in koninklijk bezit is...

En aan de **Leopold I** wensen we alvast 'behouden vaart'...

Saint Bernard du Spuikom



La mise en service de la frégate F 930 **Leopold I** est considérée dans les milieux politico-militaires comme une étape importante dans la transformation et le développement de notre marine militaire. Nos frégates du type E 71, --qui portaient toutes les quatre le nom d'un banc de sable: **Wielingen, Westdiep, Wandelaar et Westhinder**-- effectuèrent certes un travail remarquable pendant plus de trente ans, mais les temps changent et ces unités ne répondent plus aux besoins actuels.

Ces deux nouvelles frégates, en raison de leur caractère 'multifonctionnel', seront capables d'assumer les multiples nouvelles tâches qui incombent à notre Marine et qui constituent certainement une grande part de son avenir. De la lutte contre les trafics illicites, drogues, armes, êtres humains, au contrôle des embargos, en passant par l'appui aux troupes déployées le long des côtes, etc. La plupart du temps elles opéreront dans un cadre bi- ou multinational, au sein de l'escadre belgo-néerlandaise, de l'OTAN ou d'une force maritime européenne.

Lors de la cérémonie de baptême, le ministre de la Défense, A. Flahaut, divulgua la devise très appropriée choisie pour la F 930 **Leopold I**: «Audaces fortuna juvat» (la fortune sourit aux audacieux), un choix judicieux pour une Défense en pleine transformation car «qui veut avancer, doit oser transformer, modifier et renouveler».

A midi ce jour-là, la Reine Fabiola se rendit à bord, à l'invitation du commandant, le capitaine de frégate, (B.E.M.) Wim Robbrechts et de son équipage. Intéressée et enthousiasmée par cette visite, la reine «emprunta définitivement» le couvre-chef d'un sous-officier Damar, qui s'enorgueillit depuis de savoir son chapeau en royale compagnie!

Et nous de souhaiter «bon vent» au **Leopold I**...

Traduction: J. B

Karakteristieken van de F 930 Leopold I

Caractéristiques du F 930 Léopold I

| | |
|-----------------------------------|--|
| Klasse /Classe: | Karel Doorman, 1ste van 8 exemplaren / première de 8 unités. |
| Werf: | Koninklijke Maatschappij De Schelde te Vlissingen (NL.) In dienst genomen op 31 mei 1991 onder de naam F 827 Karel Doorman en op 29 maart 2007 overgedragen aan België. |
| Chantier: | Koninklijke Maatschappij De Schelde à Flessingue (NL) - Mis en service le 31 mai 1991 sous le nom F 827 Karel Doorman et transféré à la Belgique le 29 mars 2007. |
| Afmetingen / Dimensions: | Lengte / Longueur: 122,25 m / Breedte / Largeur : 14,37 m Diepgang / Tirant d'eau: 6,20 m Tonnage / Tonnage: 2.800 t. |
| Voortstuwing / Propulsion: | 2 dieselmotoren Stork-Werkspoor van elk 9.790 pk bij economische vaart / 2 moteurs diesel Stork-Werkspoor de chacun 9.790 cv (vitesse économique) 2 Rolls Royce Spey 1 A gasturbines 33.800 pk in totaal bij operationele vaart / 2 Rolls Royce Spey 1 A turbines à gaz - 33.800 cv au total (vitesse opérationnelle) 2 verstelbare schroeven / 2 hélices réglables. |
| Snelheid / Vitesse: | 30 knopen (maximum gasturbines) en 21 knopen met dieselmotoren / 30 noeuds (maximum turbines à gaz) et 21 noeuds avec moteurs diesel. |
| Bewapening / Armement: | 1 kanon 76 mm – dubbele affût .50 - torpedolanceerinstallatie - NATO Sea Sparrow luchtafweer missiles – Goalkeeper systeem tegen inkomende missiles – Harpon missiles tegen oppervlaktedoelen, enz. 1 canon 76 mm – double affût .50 – dispositif de lancement de torpilles – missiles anti-aériens NATO Sea Sparrow – système Goalkeeper de défense contre missiles – missiles Harpon contre cibles de surface, etc. |
| Diversen / Divers: | Bemanning / Equipage: 145 (15 off. - 70 onderofficieren en 60 matrozen) 145 (15 off. - 70 sous-officiers et 60 matelots). |
| Peterstad / Parrain: | Nivelles |

Interview met FKP-SBH Wim ROBBERECHT Commandant van de BNS LEOPOLD I

Commandant Robberecht, U mag terecht trots zijn het commando te voeren over de BNS Leopold I.

Welke opdrachten zal uw fregat uitvoeren eens jullie volledig operationeel zijn?

Een fregat valt onder wat wij noemen een 'escort-ship'. Dus de hoofdtak van een dergelijk type schip in crisissituaties (high intensity conflicts) ligt in het beveiligen van andere vaartuigen in ons operatiegebied; dit kan een vliegdekschip, een tanker, een koopvaardijship of iets dergelijks zijn. De beveiliging wordt verzekerd tegen dreigingen komende van zowel onder water (onderzeeboten), vanop het water (andere schepen) en vanuit

de lucht (vliegtuigen en missiles). Ook is een fregat meer en meer een geschikt platform om ingezet te worden in 'low intensity conflicts' als 'maritime interdiction', zowat de samenvattende term voor embargo-controle-achtige operaties of acties zoals de bestrijding van de drugstrafiek op zee. Een fregat is uitgerust met een diversiteit aan sensors en wapensystemen die allen bijdragen tot het uitvoeren van deze taken. De term 'multi-functioneel' is dus duidelijk op zijn plaats.

Hoe zal uw fregat ingezet worden, national en internationaal?

De opdrachten die we zullen krijgen komen vanuit het stafdepartement Operaties & Training, zeg

maar de Defensiestaf te Brussel, die op zijn beurt aan de regering voorstelt om het schip in te zetten in opdrachten binnen het kader van de UNO, de EU of de NATO. De concrete maritieme aansturing en opvolging gebeurt eigenlijk vanuit het bi-nationale operationeel commando te Den Helder, in nauwe samenwerking met Brussel.

Welke ondervinding heeft U met de M-klasse fregatten?

In mijn vorige varende functie, als tweede commandant op onze vorige fregatten, heb ik al samengewerkt met het type M-fregat in vlootverband, gezien we samen met onze NL collega's regelmatig in één task group opereren. Op deze



manier kan ik wel zeggen dat ik al vanop een kleine afstand de capaciteiten van een M-fregat heb kunnen appreciëren.

En in de voorbereidingsfase ben ik vorig jaar voor een korte periode ingescheept aan boord van HNLMS **Van Nes**. Dit gebeurde tijdens een 'NAVO Vaarpraktijk' periode zodat er een druk navigatieprogramma op de agenda stond. Voor mij DE gelegenheid om de navigatorische aspecten van het schip te leren kennen en me te familiariseren met dit type schip.

Werden er aanpassingen gedaan vooraleer de BNS **Leopold I** aan onze Marine overgedragen werd

Er zijn eigenlijk geen wijzigingen aangebracht, de bedoeling is juist om de schepen identiek te behouden aan de Nederlandse, dit in het kader van een gezamenlijke aanpak van een onderhoudspolitiek. Het enige wapensysteem dat niet in het contract voorzien was is de 'towed array sonar', maar dit vroeg geen echte aanpassing; het schip blijft eigenlijk 'fitted for', maar de sensor-apparatuur is verwijderd van het achterdek.

Kan U wat meer details geven over de wapensystemen, sensoren en gevechtscentrale aan boord?

Voor wat de onderwatercapaciteit betreft beschikt het schip over een actieve sonar en een torpedolanceerinrichting voor Mk46 torpedo's (light weight torpedo) aan beide zijden. Voor de bovenwatercapaciteit zijn er diverse radars (types SMART, LW 08, Kelvin Hughes,

Scout en STIR) en wapens (vertical launch Nato Sea Sparrow, Harpoon, 76 mm kanon en Goalkeeper Close-in-weapon-system). Wat de commandocentrale betreft wordt gewerkt met individuele consoles, daar waar we vroeger werkten met horizontal displays waar 3 personen aan werkten. Het aantal mensen in een CIC is natuurlijk afhankelijk van de noodzaak om sensors en wapensystemen te gebruiken, maar in volle bezetting kom je snel aan een 20-tal mensen.

Hoe zit het met de veiligheidsaspecten aan boord?

Zoals op elk oorlogsschip zijn diverse systemen aan boord ontvuld om juist in staat te zijn om eventueel na schade toch over de systemen verder te kunnen beschikken via een tweede kanaal. Ook is de gekende compartimentering van een schip nog steeds een concept dat aanwezig blijft in de moderne scheepvaart. Het schip heeft eveneens de mogelijkheid zoals U aanhaalt, om het binnenschip in overdruk te plaatsen ter bescherming tegen Chemische Biologische of Nucleaire agentia.

En met de accommodatie voor de bemanning?

In vergelijking met vroeger is het aspect leefcondities er ook op vooruit gegaan. De cabines zijn goed uitgerust en telkens voor een kleine groep mensen, de vroegere slaapzalen van soms 12 man vind je niet meer terug. De mensen slapen nu nog met maximum 9 personen in een kajuit. Er zijn ook meer douches en sanitair ter beschikking, die nabij de slaapverblijven liggen. Ik denk dat de bemanning dit ten zeerste zal appreciëren. Het leven op zee is al specifiek genoeg, het is goed dat de ontspannings- en privé-verblijven aangepast zijn aan het maatschappelijk verwachtingspatroon.

Welke zijn de grootste verschillen met de Wielingen-klasse fregatten?

Eigenlijk verschillen de twee types niet zoveel hoor. Het meest opvallende verschil is natuurlijk de aanwezigheid van een helikopterdek. Daarnaast heeft dit schip, behalve de twee dieselmotoren die we vroeger ook hadden nu twee in plaats van één gasturbine. Verder zijn de diverse toestellen (sensors en wapens) wel van een ander

type/merk maar als dusdanig niet verschillend van vroeger, want ze dekken dezelfde capaciteit. Het close-in-weapon system is dan weer een nieuwigheid waarover we vroeger niet beschikten. En tenslotte is de omvang, de tonnenmaat van het schip, ongeveer 1/3 groter (3300 ton versus 2400 ton), wat wel opvalt indien je de twee schepen naast elkaar ziet.

Welke types van helicopters kunnen vanop de BNS **Leopold I** ingezet worden? Defensie kocht ook een aantal NH-90 helicopters aan. Vier hiervan zouden voorzien zijn voor de Marine Component. Ik durf te veronderstellen dat uw schip dan een aanpassing zal moeten ondergaan.

Het heli-dek is momenteel geschikt voor een "size Helo" van het type Lynx en Alouette III. Het is ook met deze types dat het schip zal opereren zolang Defensie nog niet beschikt over NH-90. Voor onze Alouette III is dit niet nieuw, ze heeft reeds ervaring op type M-fregat, aangezien ze in het verleden, in het kader van onze samenwerking ABNL als BE vliegplieg mee ingezet werd in counter-drug-operaties in het Caribische gebied aan boord van Nederlandse M-fregatten. Het omgekeerde is dus in de toekomst ook mogelijk, namelijk dat wij een NL vliegplieg aan boord kunnen krijgen, toch een mooi staaltje van internationale samenwerking.

De aanpassing van het heli-dek om de NH-90 te kunnen laten landen is voorzien in een later stadium, maar hiervoor moet ik verwijzen naar onze materieelsorganisatie inzake timing en wat dit juist als omvang behelst. Ik vermoed dat dergelijke ingrepen voorzien zijn tijdens een onderhoudsperiode van het schip en nog tijdig voor er sprake is van enige levering van NH-90.

Zijn er nog andere moderniseringenvoorzien op korte of lange termijn?

Het is de bedoeling met het aangekochte materiaal te varen; dit is een serieuze stap vooruit, maar de evolutie van de technologie zal waarschijnlijk wel hier en daar aanleiding geven tot modificaties, maar daarvoor is het vandaag nog te vroeg.

Is het moeilijk om zich met het schip vertrouwd te maken?

Een nieuw type schip verwerven en leren kennen is wel iets meer dan overstappen in een nieuwe auto. Een schip is een fysisch platform waarop honderden sub-systemen geplaatst worden waar telkens een ander groepje van de bemanning mee moet werken. Elk bemanningslid ontdekt zijn nieuw instrument, en dit zowel aan de kant van de gebruiker als aan de kant van de technische ondersteuning. Een radar gebruiken vergt kennis van de diverse bedieningsknoppen en kennismaking met een andere beeldpresentatie, maar de technische begeleiding bij eventuele pannes is voor het steunpersoneel ook een nieuwe uitdaging, met alle boekwerken die gepaard gaan met de nieuwe uitrusting. En een dergelijk voorbeeld vermenigvuldigt je met het aantal sub-systemen dat je aan boord vindt en je begrijpt dat het geen sinecure is om zomaar te vertrekken, ondanks de kennis en theoretische bagage en ervaring die de bemanning wel heeft.

Voor uw bemanning zal het uiteraard niet makkelijk zijn om zich met een 'nieuw' type schip vertrouwd te maken. Waarschijnlijk moeten ze zich een heleboel nieuwe systemen en werkwijzen eigen maken?

Inderdaad, mijn bemanning heeft een zeer drukke periode achter zich en enorme inspanningen geleverd, zelfs op familiaal vlak. Deze voorbije maanden had mijn bemanning slechts zeer korte weekends om thuis wat bij te komen. We werkten tot 17.00h de vrijdagmiddag, dan met de bus naar Zeebrugge waar we pas rond middernacht toekwamen. Op zondagnamiddag vertrokken we om 17.00 alweer richting Den Helder waar we pas omstreeks middernacht toekwamen om de maandagmorgen opnieuw ons drukke opwerkingprogramma op te nemen.

Maar het eindresultaat mag gezien worden. Het vertrouwen in eigen kunnen groeide met de dag. Uitdaging is nu om het bereikte niveau te bewaren en verder te kunnen borgen bij elk individu. Het moet een tweede natuur zijn om met dit type schip om te gaan, en daar zijn we nog niet. Dit was ook niet de bedoeling, maar de volgende maanden moeten we met de gehele

bemanning werken aan een doorgedreven kennismaking met dit platform als een team en ons – door te oefenen – klaarmaken om de operationele objectieven aan te kunnen met de normen/snelheden die deze vereisen. Maar hiervoor wordt het programma ook progressief opgebouwd.

Kan U wat meer informatie geven over de trainingen en cursussen die U en uw bemanning tot nu toe gevolgd hebben?

Mijn bemanning heeft al zeer hard gewerkt. Vorig jaar werd aangevangen met diverse theoretische vormen in Nederland voor de bemanning, deze lopen zelfs nog gedeeltelijk door dit jaar vooral voor de wapentechniekers. Tevens werd voorzien om de sleutelposities te laten kennismaken met het type M-fregat door een inscheping aan boord van een Nederlandse eenheid in het laatste trimester van 2006 om hun theoretische bagage te toetsen aan een praktijkvoorbeeld. Half januari begon de bemanning met de eigenlijke 'on-board training', voor een deel waltraining en voor een deel varende training, dit alles samen met een Nederlandse overdrachtsbemanning. Het accent lag in deze periode vooral op veiligheid, zowel naar technische bediening en veilig varen als naar brandbestrij-

landse beperkte crew en de vaste Belgische sleutelfuncties die de hele tijd aan boord bleven, werden er voldoende rotaties uitgevoerd om elk bemanningslid maximaal te laten deelnemen aan deze vaarperiodes. In deze periode werden er nog geen kwalificatietests voor de nieuwe bemanning gehouden omdat we nog niet met 100% aan boord waren. Dit volgde tijdens de weken na de overdracht.

Natuurlijk waren er tests met betrekking op de formele overdracht van het materieel (het fregat). Dit was een proces tussen de Nederlandse en Belgische materiële organisaties die, conform de contractuele bepalingen, gezamenlijk een aantal proeven dienden uit te voeren.

Alle wapensystemen en sensoren werden getest en we vuurden zelfs met het 76mm kanon en de CIWS en simuleerden het afvuren van Sea Sparrow en Harpoon missiles.

Met de reeds opgedane ondervinding, wat zijn de sterke en zwakke aspecten van uw fregat?

Het schip heeft haar verwachtingen ten volle ingelost, de diverse nieuwe systemen werden afdoende getest en zijn alle goed bevonden conform de normen die beide naties eraan stellen. Geen verrassingen dus op dit vlak.



foto: www.mil.be/navycomp

ding toe. Voor deze gezamenlijke fase werden ruim twee maanden voorzien. Natuurlijk konden we niet op zee met twee volledige bemanningen, zoveel plaats is er niet. Maar naast de vaste Neder-

Het is vanzelfsprekend dat ik vooral sterke kanten zie. De verregaande automatisering op technisch gebied is zeker een groot pluspunt te noemen. Het overzicht in de technische centrale over de status van

het schip is continu op een zeer betrouwbaar niveau bewaakt.

Als ik dan toch een zwakte moet aangeven, laat me dit dan beperken tot de meningen die ik van de bemanning terugkrijg over het gemis van het oude kaliber 100mm en de vroegere sonar, maar deze opmerkingen zijn eerder van nostalgische aard. Eénmaal de routine met de nieuwe apparatuur haar weg gevonden heeft, zal dit al veel minder gehoord worden.

Hoe zit het met haar zeewaardigheid, manoeuvreerbaarheid en handeling?

Dit is een goede vraag. Het blijkt dat elk schip, door zijn eigen scheepsstructuur zich toch anders gedraagt. Op zee is bij ruwe zee-gang het gedrag vergelijkbaar met dat van de vorige fregatten, maar inzake manoeuvreereigenschappen bij langzame vaart achteruit en met invloeden van sterke winden is er toch een groot verschil merkbaar. Hiervoor werd dus ook voldoende tijd uitgetrokken om de verantwoordelijke boordofficiëren in staat te stellen zich er terdege rekenschap van te geven hoe een dergelijk schip dient gevaren te worden. Maar dit is niet verrassend.

Kan U wat details geven over uw programma voor 2007/2008?

Na een welverdiend Paasverlof stelden we gedurende een tweetal weken een degelijk 'rollenplan' op zodat iedereen aan boord zou weten wat van haar en hem verwacht wordt.

Begin mei kregen we dan de eerste officiële Belgische test 'Veilig Varen' en werden, daar waar nodig bleek, op organisatorisch vlak nog wat aanpassingen gedaan.

Het was de bedoeling om tot de zomer regelmatig op zee te gaan om de bemanning verder vertrouwd

te maken met het schip in al zijn aspecten. Dit waren in het begin meerdere korte trips in de omgeving van de thuishaven.

Nadien volgden er dan korte periodes op zee, in juni gevolgd door een 'noise range' inspectie in Noorwegen en een 'degaussing' periode in Duitsland. Begin juli namen we deel aan 400ste Jaar Admiraal De Ruyter in Vlissingen en onze Marinédagen in Zeebrugge. Na het zomerverlof (juli/augustus), nemen we deel aan de Bevrijdingsfeesten in Antwerpen.

Medio september zouden we een soort 'maiden trip' van een 3-tal maanden maken. Maar vandaag heb ik hierop echter nog geen zicht. In februari 2008 gaan we twee weken naar Den Helder voor de BNL Eskader work-up test, gevolgd door een periode van vijf weken FOST in Plymouth (maart/april 2008). Indien alles vlot verloopt zouden we dan tegen de lente van 2008 operationeel inzetbaar zijn.

Ondanks dit zeer drukke programma zullen we ook de toekomstige bemanning van het tweede M-fregat, de **BNS Louise-Marie**, mee aan boord nemen om hen praktijkervaring te laten opdoen. Werk genoeg op de plank zou ik zeggen.

Wat is de grootste uitdaging als commandant van de BNS Leopold I?

Ik vermoed dat 'het in toom houden van een gemotiveerde bemanning' mijn voornaamste zorg zal zijn. Iedereen is – na lang wachten – eigenlijk ongeduldig om aan de slag te gaan. We moeten echter dit proces van klimmen naar onze status 'Ready for Duty' echt stap per stap doen en de sterkte van de ketting is de sterkte van zijn zwakste schakel, dus moeten we ervoor zorgen dat elk lid van ons "team" het niveau haalt om gezamenlijk klaar te zijn voor de echte



foto: www.mil.be/navycomp

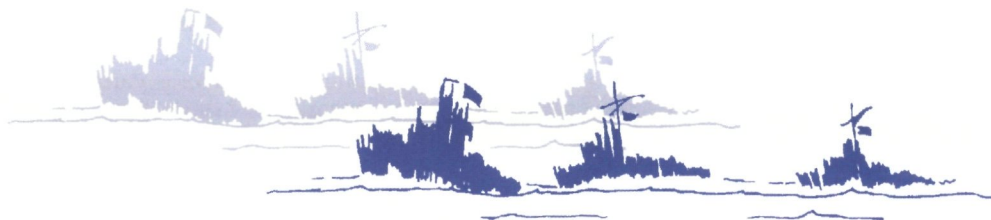
opdrachten en inzet. Indien we met verschillende snelheden werken binnen één bemanning creëer je mijns inziens geen gezonde of veilige situatie om in operaties te vertrekken. Deze visie is niet enkel de mijne, ze wordt gedeeld door Flottieljeadmiraal Robyns.

Mijn bemanning mag terecht fier zijn om met de Leopold I te kunnen opereren, maar haast en spoed is een slechte raadgever

Hoelang blijft U commandant van de BNS Leopold I?

Hopelijk mag ik de komende 18 maanden het bevel over dit prachtige fregat blijven uitoefenen. Het zou logisch zijn dat ik zeker tot na de FOST-periode aan boord mag blijven, en zelfs eventueel ook de eerste operationele periode zou mogen afmaken.

G.A.H. Toremans



M906 Breydel: La fin d'un fier MSO

Durant les années précédant la guerre de Corée la US Navy avait négligé sa flotte de dragage: 250 navires furent stoppés par des milliers de mines russes devant Wonsan au moment où débarquait leur corps d'armée en Corée. Cet échec obligea les Américains à s'engager dans la lutte contre les mines. Les MSO (Minesweeper Ocean) furent mis au point à cette occasion. Les premiers furent lancés à partir de 1952. Les Pays-Bas, le Portugal, l'Italie, la Norvège, la France ... et la Belgique en reçurent. Notre Force Navale allait se voir doter d'une flotte de cinq MSO. Un de ceux-ci était le **Breydel**. Le dragueur AM 504 fut mis sur cale le 25 novembre 1954 au chantier Tacoma Boat Building de Tacoma (Etat de Washington); lancé le 25 mars 1955, il fut commissionné le 24 janvier 1956. Il ne restait aux marins belges qu'à aller en prendre possession aux Etats-Unis. Le voyage du premier équipage qui allait le ramener en Belgique dura neuf mois.

L'équipage du futur **Breydel**, parmi lequel dix miliciens, embarque en janvier 1956 à Rotterdam à bord du ss **Rijndam** de la Holland America Line. Le paquebot fait escale successivement au Havre, à Southampton, Cork et Halifax avant d'arriver dans la baie de New York.



Le premier équipage du MSO Breydel en 1956 à Seattle (USA)

De gauche à droite: E. Poulet, Frans Dewever, Maurice Demeyere, Laurent Blomme, René Decaluwe,?, Guy Seynaeve, ...?, Roger Vachaud, Bogaert, Jacques Elaut, Jozef Lachet, ...?

Reconnaissez-vous les noms manquants?



Photos: Collection G. Saussez





Les marins sont casernés pendant trois jours à New York avant de poursuivre leur voyage en train de la Northern Pacific Railway à travers les Rocky Mountains, via Chicago, jusqu'à Seattle et Tacoma dans l'Etat de Washington. Après une période d'instruction à Seattle, le **Breydel** y est commissionné et le pavillon de la Force Navale est hissé pour la première fois à bord le 15 février 1956 à 15h30. La cérémonie de remise à notre pays se déroule en présence de Monsieur Willy Van Cauwenberg, consul-général de Belgique à San Francisco et du Comd D F Chamberlain, US Navy, Executive Officer de l'US Naval Station. Mrs S. Weeks, épouse du commandant de l'US Naval Station Tacoma, fut la marraine de notre MSO. Le nom de **Breydel** lui est donné en souvenir de notre vieux garde-pêche **Zinnia** de l'entre-deux-guerres, rebaptisé **Breydel** après avoir été récupéré en Allemagne en 1945. Le premier commandant de notre fier MSO sera le 1LV Paul Van Schoonbeek.

Après six semaines d'instruction, le **Breydel** se dirige avec son équipage belge vers la Californie, avec escale à San Francisco, San Diego et Long Beach; des escales de rêve pour nos marins qui auront l'occasion de visiter Disneyland, Las Vegas et Hollywood. Puis cap sur le canal de Panama et ensuite brève escale à la base américaine de Guantánamo (Cuba) où toutes les sorties sont interdites. Départ vers Tampa (Floride), Charleston (Caroline du Sud), Norfolk (Virginie) et arrivée à son port d'attache d'Ostende le 19 septembre 1956. A son arrivée le navire reçoit la visite du commodore Robins, chef d'état-major de la FN, qui est accueilli à bord par le CPF Delforge, commandant régional, et le CPC Van Schoonbeek, Cdt du **Breydel**.

Voici un aperçu succinct de la 'carrière', longue de près de quarante ans, du **Breydel**.

12 mars au 28 avril 1962: Voyage en Méditerranée. Escale à Cherbourg, Gibraltar, Malte, Naples, Cadix.

10 au 26 octobre 1967: Sous le commandement du 1LZ H. Stradiot, inspection des navires de pêche et assistance médicale au pêcheur O232. Mauvais temps; se réfugie pour échapper à la tempête à l'île de Wight. Escale au Havre du 20 au 24 octobre. (Rapport de mer Breydel Box 14/2 E).

28 octobre 1968: Une équipe de télévision débarque sur les quais du centre de déminage d'Ostende. Cinq marins en mini-jupe font tourner la tête des matelots de bord; 'elles' sont venues accompagner la prestation d'un chanteur flamand très populaire, Louis Neefs (dont le fils se produira bien des années plus tard au Kursaal d'Ostende pour le bal de gala de la Marine). Louis Neefs himself enfila un costume de

Photos: Collection G. Saussez





Photo: Collection VAME. Poullet

Canal de Panama (juin 1956).

marin pour une séquence destinée à un programme de télévision belgo-allemand. On remarque l'abondante chevelure du chanteur. Une journée entière sera nécessaire pour les prises de vues de la chanson 'La vie vaut bien la peine d'être vécue'. (FM 7 novembre 1968 p 7).

18 au 22 avril 1969: Croisière de garde-pêche à Milfordhaven sous le commandement du 1LV Pierre Mawet. Mr Pottier, délégué de la pêche maritime relevant du ministère de l'Agriculture, se trouve à bord. (Rapport de mer Breydel Box 14/2 E).

8 septembre 1971: Réception à bord du bourgmestre de Bruges, P. Van Damme, et cérémonie donnée à l'occasion de son départ. Le commandant du **Breydel** est le 1LZ J. Verhoest. Sont présents: le Commodore L. Lurquin, Chef d'état-major de la FN, Mr Van Damme, nouveau bourgmestre de Bruges, le Capitaine du port de Bruges, Mr Van Havere, l'ingénieur Simon des Ponts et Chaussées. Le KTZ D. Geluyckens, commandant du Groupement Opérations de la FN fera de Mr Van Damme un 1MT d'honneur. A noter que Bruges est la ville marraine du Breydel.

16 décembre 1973: Sortie de la réserve et reprise de l'équipage du **Verviers**.

14 janvier 1974: Départ d'Ostende vers Portsmouth; participation à Stanavforchan. A bord se trouve

le Comstanavforchan, le CPF Van Begin. Escales à Den Helder et Harlingen et le 16 février 1974 retour à Ostende.

15 octobre 1974: Stanavforchan. Escales à Frederikshaven (Danemark), Horten (Norvège) et Wilhelmshaven (Allemagne).

1976: Le **Breydel** est transformé en MHSO (chasseur de mines).

7 mars au 7 avril 1977: Croisière de garde-pêche: 2250 miles parcourus pendant cette mission, en mer du

L'équipage du **Breydel** défile devant le monument et observe une minute de silence. Le commandant est le 1LZ De Beucker. (Vox N°25 de 1985).

21 septembre 1987 au 13 février 1988: Opération Octopus.

21 septembre: Le **Breydel** appareille d'Ostende vers le Golfe Persique en compagnie du **Zinnia** et du **Bovesse**.

23 au 26 septembre: Brest.

8 au 10 octobre: Souda Bay.

19 au 25 octobre: Djibouti.

26 octobre: entrée dans le Golfe d'Oman.

2-3 novembre: Fujairah.

13 au 17 novembre: Wudam (sultanat d'Oman).

20 novembre: passage du détroit d'Ormuz et entrée dans le Golfe arabo-persique.

3 au 12 décembre: Abu Dhabi pour une période d'entretien.

6 décembre: anecdote: à l'Holiday Inn d'Abu Dhabi deux membres d'équipage obtiennent le 1^{er} et 2^{ème} prix d'un concours de chant; les cadeaux sont une bouteille de champagne, des verres et une réduction de 25% sur leur note d'hôtel.

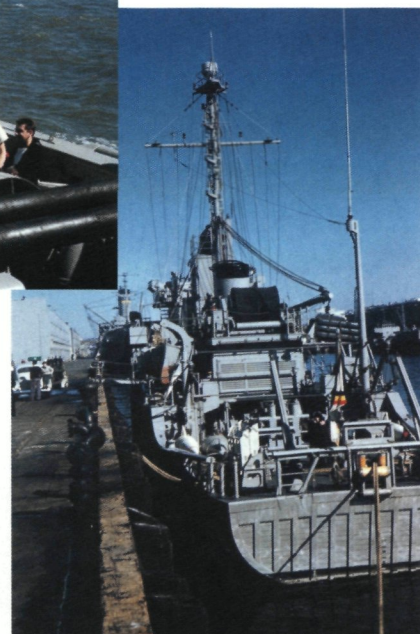


San Francisco (juin 1956).

Photos: Collection E. Poullet

Nord, dans la Manche et le chenal de Bristol et en mer d'Islande. Escales à Bristol du 18 au 21 mars, et Dublin du 31 mars au 4 avril.

14 juillet 1985: Cérémonie au Cenotaph, le monument britannique du soldat inconnu à Londres.



23 au 28 décembre: Mina Qaboos (Sultanat d'Oman) pour passer les fêtes de Noël.

28 décembre: à l'ancre devant Fujairah et visite du Chef d'état-major général, le Lt Général Gysemberg, et du chef d'état-major de la FN, le Vice-amiral Pouillet. Dans leurs bagages un petit cadeau: la valisette Octopus offerte par l'Ocasc (contenu: un walkman, 4 piles et une cassette audio, un flacon d'eau de cologne, un quart de champagne, un ouvre-bouteille, une boîte d'ananas, des serviettes rafraichissantes, une serviette-éponge, un déodorant, un écritoire Octopus, deux films photo couleur).

31 décembre 1987 - 1er janvier 1988: visite du ministre de la Défense Nationale, Monsieur F.X. de Donnea. Remise de la valisette Octopus et d'un paquet de friandises offert par la base navale de Zeebruges. Menu du réveillon: barbecue, filet pur archiduc, frites et vin rouge.

1er janvier 1988: VAM Pouillet et le chef de cabinet du ministre, le Général-major Paelinck, prennent leur repas dans la cafétéria du **Breydel**. Le VAM Pouillet se voit offrir le creux du navire, en souvenir de son embarquement trente ans plus tôt, comme commandant en second, pour aller chercher le navire aux States.

Puis le **Breydel** quitte la flottille pour son retour en Belgique.

7 au 9 janvier: Djibouti.

15 au 18 janvier: Suez.

18 janvier: Port Said.

23 au 28 janvier: Tunis.

31 janvier au 3 février: Malaga.

5 février: Lisbonne.

7 au 9 février: Vigo.

13 février: retour à Zeebruges. Durant le voyage de retour, le 12 janvier, un homme d'équipage manque à l'appel, le matelot Peter Vandenbuys, disparu en mer. Grande émotion parmi l'équipage et au sein du personnel de la FN.

1991: Le **Breydel** prend part à Stanavforchan, la force navale permanente de l'Otan dans la Manche sous le commandement d'un belge, le CPF Georges Saille.

1992: Le **Breydel** est finalement désarmé.

1995: Il est racheté en 1995 par l'asbl 'De Leuvense Compagnie' dans le but d'être restauré et transformé en musée maritime. Le nouveau propriétaire a de grandes ambitions: donner au navire une fonction didactique en faisant découvrir aux jeunes les conditions de vie en mer et leur y inculquant des notions de navigation. La ville d'Ostende avait d'abord été approchée pour accueillir ce musée flottant, mais elle refuse.

1996: Une réunion se tient à Rebecq en 1996 pour y célébrer les 40 ans du premier voyage du **Breydel**. (Fame 24 de 1998 p 15 - article de R De Buyck).

1997: Après le 'non' catégorique du bourgmestre d'Ostende de l'époque, J. Goekint, l'association 'De Leuvense Compagnie' s'adresse avec succès à la ville de Rupelmonde où part mourir le **Breydel**. Son dernier voyage, de Zeebruges à Rupelmonde, a lieu le 25 novembre 1997; le premier équipage est invité, il va servir à organiser des événements pédagogiques et touristiques. (Fame 27 N°1/99 p 20).

1999: Le bourgmestre de Kruibeke a toujours bon espoir de voir le **Breydel** classé comme monument, mais le ministre flamand compétent de l'époque ne donne pas de suite favorable à cette requête. (Neptunus n° 257).

Malgré les grandes ambitions du propriétaire, - donner au navire une fonction didactique en faisant découvrir aux jeunes les conditions de vie en mer-, les plans ne voient pas le jour. Le propriétaire a sous-estimé le coût de l'entretien énorme que constitue la préservation d'un tel navire; le **Breydel** est hélas à l'agonie et il est trop tard pour pouvoir le sauver. Cependant des initiatives se créent, des anciens se mobilisent... peine perdue.

18 janvier au 3 février 2002: L'asbl Nautilus et la Marine présentent une très belle exposition retraçant l'histoire de ce navire, au centre culturel de Tubize. Ghislain Saussez y retrace la grande aventure vécue en 1956 (il est un des 72 marins qui ramenèrent le **Breydel** à Ostende).

2005: Deux anciens, Peter Lytens et Luc De Rop, créent un projet 'Sauver le **Breydel**'; des réunions sont organisées le 1er juillet et le 2 septembre 2005 à Ostende mais l'intérêt n'est pas suffisant...

2006: Le vaillant MSO sera finalement démoli à Boom chez Marintec en avril 2006, soit cinquante ans après son arrivée en Belgique. Seuls les scouts marins d'Anvers parviendront à récupérer in extremis le mât qui se trouve actuellement à leur base. Ce mât est inauguré le 19 août par le CPF Patrick Van den Bulck, commandant du détachement de Marine d'Anvers. En



Une réunion des Anciens du **Breydel** à Ostende le 29 octobre 1999.

Photo: Archives Neptunus



| Caractéristiques du MSO -MHSO M906 | |
|------------------------------------|--|
| Numéro de coque US Navy | MSO 504 |
| Classe | Agressive |
| Chantier | Tacoma Boat Building Cy -Tacoma (Washington) |
| Mise sur cale | 25 novembre 1954 |
| Lancement | 25 mars 1955 |
| Commissionnement | 24 janvier 1956 |
| Transfert à la Force Navale | 15 février 1956 |
| Décommissionnement | janvier 1993 |
| Ville marraine | Bruges |

plus du mât, il nous reste toujours la maquette du **Breydel**, un modèle navigant réalisé par Swa Gelens à l'échelle 1/39 de 1m34 de long sur 26cm de large et pesant 22kg, de

nombreuses photos et surtout les souvenirs des anciens pour nous rappeler ce fier MSO.

J.-C. Vanbostal

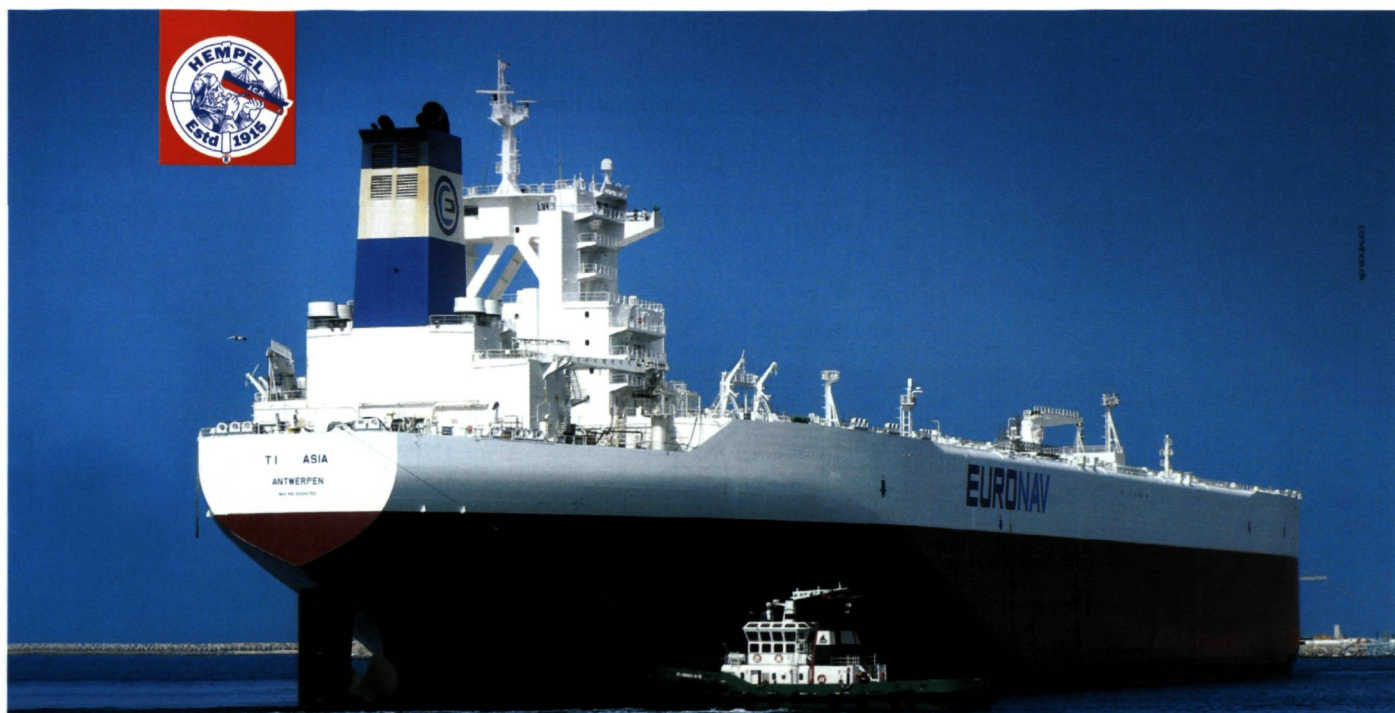
Vous trouverez également des informations sur le **Breydel** en consultant les sites suivants:

www.breydel.navy.be - <http://breydel.navy.be/>
http://www.mso-belgium.org/en/7_mso/m906_en.htm

AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIË

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

| Naam - Nom | Rompnummer Numéro de coque | Land Pays | Van - Du | Tot - Au | Haven - Port |
|----------------|-------------------------------|--------------|------------|------------|-------------------|
| HAARLEM | M853 | NL | 02/05/2007 | 01/06/2007 | ZEEBRUGGE |
| VAN KINSBERGEN | A902 | NL | 11/05/2007 | 12/05/2007 | ANTWERPEN |
| URANIA | Y8050 | NL | 16/05/2007 | 17/05/2007 | ANTWERPEN |
| URANIA | Y8050 | NL | 17/05/2007 | 22/05/2007 | BRUSSEL/BRUXELLES |
| FLAMANT | P676 | FR | 18/05/2007 | 22/05/2007 | BRUSSEL/BRUXELLES |
| RHEIN | A513 | GE | 19/05/2007 | 22/05/2007 | ANTWERPEN |
| PEMBROKE | M107 | UK | 19/05/2007 | 22/05/2007 | ANTWERPEN |
| PASSAU | M1096 | GE | 19/05/2007 | 22/05/2007 | ANTWERPEN |
| OTRA | M352 | NO | 19/05/2007 | 22/05/2007 | ANTWERPEN |
| WILLEMSTAD | M864 | NL | 19/05/2007 | 22/05/2007 | ANTWERPEN |
| STOEREN | P555 | DK | 19/05/2007 | 22/05/2007 | ANTWERPEN |
| URANIA | Y8050 | NL | 22/05/2007 | 23/05/2007 | ANTWERPEN |
| URANIA | Y8050 | NL | 24/05/2007 | 29/05/2007 | OOSTENDE |
| FS MUTIN | A652 | FR | 25/05/2007 | 29/05/2007 | OOSTENDE |
| LE CIARA | P42 | IRL | 25/05/2007 | 29/05/2007 | OOSTENDE |
| PEGNITZ | M1090 | GE | 09/06/2007 | 23/06/2007 | ZEEBRUGGE |
| KURSIS | M51 | LIT | 26/06/2007 | 07/07/2007 | ZEEBRUGGE |
| ARROMANCHES | L105 | UK | 27/05/2007 | 28/05/2007 | OOSTENDE |



BIG SMOOTHY

Euronav, one of the world's leading independent crude oil tanker companies, has selected the HEMPASIL silicone-based fouling release coating system for *TI Asia*.

TI Asia is an ULCC of 441,000 tonnes deadweight – one of the largest double-hulled crude carriers in the world.

"Minimising maintenance as well as maintaining a smooth hull during the entire service period is vital for efficient operation of our vessels, and a silicone fouling release product helps us to achieve this", says Paul Moeyaert, General Manager, Euronav Ship Management. "We also believe that the smoother topcoat should give us a reduction in fuel consumption and therefore reduce carbon emissions. This will also help us reduce the amount of biocides released into the sea, making our operations even more environmentally friendly."



Hempel provides fouling control solutions to shipowners, operators and shipyards throughout the world. The technology behind Hempel solutions ensures rapid, cost-effective workflows during application and attractive cost profiles during operation.

HEMPEL

Tel: +45 45 93 38 00 • www.hempel.com • marine@dk.hempel.com

MARITIEM PANORAMA

Nieuw record goederentrafiek te Zeebrugge in 2006

In 2006 bedroeg de goederenoverslag in de haven van Zeebrugge 39.472.777 ton. Een nieuw record ten opzichte van vorig jaar! In de range Hamburg-Le Havre is Zeebrugge dan ook de snelstgroeiende haven. Hieronder een overzicht van de belangrijkste goederentrafieken.

Roro: Zeebrugge is een toonaangevende rorohaven. Er werd een volume opgetekend van 12,3 miljoen ton, een groei met bijna 4%. Het aantal vrachtwagens nam toe met 3,6% tot 975.000 eenheden. In de sector van de behandeling van nieuwe wagens is Zeebrugge de absolute wereldleider met een recordaantal van 2 miljoen wagens (+11,3%).

Stukgoed: De totale overslag bedraagt 1.030.000 ton, een stijging met 2,8% t.o.v. vorig jaar. Het betreft hier voornamelijk woudproducten, zoals papier, karton en pulp die in belang toenemen. Een andere belangrijke sector is de voeding verscheept in koelcontainers. Die producten zorgen voor een toegevoegde waarde door de opslag en de behandeling ervan.

Vloeibare bulk: Hier is er een stijging met maar liefst 39,5%! Die vloeibare bulk bestaat hoofdzakelijk uit petroleumproducten en gas. Doordat het aantal deepsea schepen



Foto: Dirk Neyts VHC

dat in 2006 de haven van Zeebrugge aanliep met ca. 50% toenam, steeg de bunkering met 40%.

Cruises: In 2006 legden in Zeebrugge 54 cruiseschepen aan tegenover 52 het jaar voordien.

Algemeen mag verwacht worden dat de groei in de havenoverslag zich verder zal doorzetten. Inderdaad, aan de noordzijde van het Albert II-dok wordt 260 meter kaailengte toegevoegd; einde 2008 zal dan ook 700 meter kaaimuur beschikbaar zijn en kan er een con-

taineractiviteit van start gaan. In de shortsea sector wordt de opmars van de containertrafiek, die al jaren aan de gang is, verdergezet. Tenslotte zal voor wat de autosector betreft, de opslagruimte aan de Bastenakenkaai worden verdubbeld.

T. Slabbynck

Industriezone Plassendale vangt groei Oostendse haventrafiek op

In de laatste jaren is de ro-rotrafiek in de Oostendse haven sterk gegroeid. Dit heeft voor gevolg dat heel wat transportbedrijven zich in de achterhaven komen vestigen, waar ook andere activiteiten ontstaan. Al deze bedrijven worden gegroepeerd in het industriegebied Plassendale waar 250 ha. voor hen beschikbaar zijn.

Na de verdwijning van de RMT in 1997 werden de ro-rolijnen op Engeland geleidelijk aan uitgebreid en gediversifieerd. Ramsgate, Immingham, Ipswich en Tilbury werden nieuwe bestemmingen terwijl de frequentie van de afvaarten gevoelig opgedreven werd. Nieuwe transportbedrijven kwamen hierdoor op Oostende opereren, waaronder Cross Channel Services, Continental Cargo Carriers, Delta Transport, Verhoek en Cool Solutions. Een aantal van deze firma's houdt zich naast goederenvervoer ook bezig met logistieke taken zoals overslag, distributie en kleine afwerking goederen.

De meeste van deze bedrijven vonden een vestiging in de industriezone Plassendale gelegen in de achterhaven van Oostende. Dit gebied telt zes zones: Plassendale I, II, III, IV, Plassendale Chemie en een wetenschapspark. Elke zone heeft haar kenmerken voor de bedrijven die zich daar komen vestigen. Volgens de principes van parkmanagement en clustervorming zijn de bedrijven zo gekozen en samengebracht dat ze elkaar kunnen ondersteunen.

De ontwikkeling en commercialisering van deze industriezone is in handen van de nv Plassendale, een dochteronderneming van het Oostendse havenbedrijf. Ze beslaat 250 ha. rond de achterhaven en wordt doorkruist door het kanaal Oostende-Gent, de spoorweg Oostende-Brussel en de autosnelweg E40/A10 die de voornaamste verkeersas is van waar alle verkeer



foto: www.ghentdredging.be

naar de juiste zone geleid wordt. Ook de nieuwe brug gebouwd over het kanaal Oostende-Gent verzekert een vlotte doorstroming naar de verschillende deelzones. Momenteel wordt gewerkt aan een nieuwe op- en afrit naar Oudenburg op de A10 voor een vlotte verbinding naar Plassendale I, II en Chemie. Alle bedrijven zijn dus perfect bereikbaar via de waterweg, de snelweg en de luchthaven, amper 5 km verder gelegen.

Plassendale I, 90 ha. groot, is gelegen langs het kanaal en groepeerd scheepswerven (SKB, Damen Shipyards) en watergebonden bedrijven. Plassendale II, 16 ha. groot, ligt langs de spoorweg en is geschikt voor transportfirma's. Plassendale III (29 ha.) grenst aan de autoweg en is ideaal voor moderne groeibedrijven. Plassendale IV (18 ha.), ook gelegen aan de spoorweg, is bestemd voor logistieke en productiebedrijven.

De nv Plassendale wil het imago van Oostende als ondernemende stad versterken en de haven grotere uitbreidingskansen bezorgen. Daarom zal de actieradius van de nv Plassendale uitbreiden naar de overige industriegebieden van Oostende met o.m. de luchthaven en de Oosteroever van de voorhaven. De bedrijven op de Plassendale-sites zijn thans in volle uitbreiding. Zo'n 27 bedrijven verschaffen er werk aan 872 mensen. Het streefcijfer is 3000 jobs creëren binnen de 5 jaar.



foto: www.ghentdredging.be

H. Rogie

Du Kamina au P. A. Charles De Gaulle

Matricule R.91

Pour mes septante ans mon épouse et mes enfants ont voulu me faire une surprise de taille, et croyez-moi, cela en fut une! Aidés par la Marine et l'amiral Verhulst l'autorisation leur est arrivée pour que je puisse visiter le porte-avions **Charles de Gaulle**, basé à Toulon. Après bien des coups de fil et de 'e-mails', les papiers nécessaires leur sont parvenus par l'entremise de l'Arsenal de Toulon où le **Charles de Gaulle** faisait à l'époque escale pour une période de quelque trois mois (réapprovisionnement, embarquement de matériels et réparation des catapultes). Mon épouse fut cordialement invitée avec moi.

La visite eut lieu le 12 août 2006. Première étape: voyage Bruxelles-Toulon en TGV (6 heures). Arrivés à l'entrée de l'Arsenal vers 13h45 nous sommes accueillis par un marin du **Charles de Gaulle**, le quartier-maître Ayad. Nous passons la sécurité, assez pointilleuse. Puis il nous a fallu environ 20 minutes pour atteindre le porte-avions vu qu'il était très éloigné de l'entrée. De loin nous voyons les superstructures du bâtiment, impressionnant de masse et de hauteur. Nous montons sur le navire et prenons l'ascenseur jusqu'au 4ème étage où nous sommes reçus par le major¹ Brodhag. Dans la salle de briefing des pilotes, aux fauteuils très confortables, nous assistons à la projection d'un film sur la construction et les capacités du **Charles de Gaulle**. Puis nous sommes dirigés vers la salle de commandement, en haut de la tour centrale; en mer au

moins 20 personnes s'y trouvent en permanence. Ensuite visite du box du Chef d'appontage, lui-même un ancien pilote de l'aéronavale; quoiqu'il arrive au décollage ou à l'appontage, c'est lui le 'maître à bord' pour l'aviation embarquée, qui comprend une quarantaine d'aéronefs. *Avions d'assaut*: les Super Etendards –qui seront remplacés à terme par les Rafales–sont utilisés en configuration 'assaut' pour des missions de frappe contre des installations navales ou terrestres ennemies, ou pour l'appui et la protection des troupes au sol; dans une configuration particulière ils accomplissent des missions de reconnaissance aérienne; ils assurent en outre la mission nucléaire. *Intercepteurs*: les Rafales assurent la supériorité aérienne dans le théâtre des opérations et accomplissent des missions de défense aérienne et d'interception. *Avions de guet*: des Hawkeyes, identiques



à ceux utilisés par la US Navy, surveillent l'espace aérien dans un rayon de 500 km et contrôlent les avions de défense aérienne et ceux effectuant des missions offensives. *Hélicoptères*: deux hélicos lourds et trois légers assurent la sécurité des manoeuvres, le transport de commandos et le transport logistique².

La visite se poursuit. Nous descendons sur le pont d'envol: 12.000 m² de surface (40% de plus que celui du **Foch**), deux ascenseurs, deux catapultes ... mais après quelques minutes nous devons quitter le pont en raison du mistral qui souffle très fort. Nous montons ensuite voir la



¹ Major = grade le plus haut des sous-officiers.

² Pendant la durée des travaux à Toulon tous les avions ont été envoyés à la base de Landivisiau en Bretagne et les hélicos à la base de Hyères dans le Var. A noter que dès que le porte-avions reste à quai pendant plus de trois mois, les pilotes doivent repasser leurs tests de décollage et d'appontage.



salle de transmissions (ultra-secrète – défense absolue de filmer ou de prendre des photos!). Toutes les infos, tant civiles que militaires, et ce dans un rayon de 500 km, y sont reçues. Les ordinateurs de bord trient les milliers de messages qui y sont réceptionnés; tous les avions ou navires amis sont immédiatement reconnus par des ‘bips’ OTAN ultra-secrets etc. De là nous partons vers la hangar (4.200 m² de surface) que nous traversons au milieu d’engins les plus divers, ainsi que de bombes et de torpilles. Ensuite nous visitons diverses installations: les ateliers d’entretien des avions, deux ascenseurs d’une capacité de levage de 36 tonnes, des soutes modulables d’une capacité de 1.500 m³ et des citernes contenant 3.000 m³ de carburéacteur destiné aux aéronefs et ainsi que du gazole pour les bâtiments d’escorte.



Le quartier-maître Dupont, qui nous sert de guide afin que nous ne nous perdions dans les coursives, nous apprend qu’en temps normal le **Charles de Gaulle** est accompagné en mer d’un sous-marin nucléaire d’attaque, d’une frégate et d’un navire-atelier/ ravitailleur –en principe le **Meuse**– qui peut approvisionner trois navires de concert, un à bâbord, un à tribord et un à la poupe. En cas de mission

de maintien de paix le porte-avions est accompagné de deux sous-marins, de deux frégates et d’un navire-atelier. Le porte-avions est capable de virer sur lui-même pour pouvoir se mettre face au vent lors du décollage des avions, leur procurant ainsi la vitesse nécessaire pour quitter le pont. Nous apprenons également que depuis que le **Charles de Gaulle** a Toulon comme port d’attache la Marine française y dispose d’un remorqueur, le plus puissant de la ‘Royale’, qui a été construit spécialement pour sortir le porte-avions de la rade. Sa protection à quai est assurée

par des caméras, des grilles et des bouées; avant chaque sortie en mer des plongeurs inspectent la coque à la recherche de mines acoustiques ou d’autres engins explosifs éventuels; des commandos de la Marine patrouillent régulièrement dans la rade en vue de détecter tout mouvement suspect dans les yachts amarrés dans les marinas.

Le **Charles de Gaulle** peut catapulte et recevoir des avions de 15 à 25 tonnes dans des conditions météorologiques difficiles. Deux catapultes propulsent sur une longueur de 75 mètres les avions à une vitesse de sortie de 250 km/heure; elles permettent l’envol d’un avion toutes les 30 secondes et d’une pontée massive de 20 avions en moins de 12 minutes. Grâce à un système de tranquillisation de la plate-forme l’aviation peut être mise en oeuvre jusqu’à des mers de 5 à 6 Beaufort. Deux paires d’ailerons de stabilisation, associées à une inclinaison particulière des safrans, atténuent les effets du roulis; par ailleurs un système innovant permet, par le



déplacement de wagonnets sous le pont d'envol, de compenser la gîte naturelle du navire: c'est le cogîte (système de compensation de gîte). Au-delà de la protection fournie par les bâtiments d'escorte, l'auto-défense du porte-avions est assurée par des intercepteurs du groupe aérien et de missiles anti-aériens et anti-missiles à lancement vertical (saam) et à très courte portée (sadral); il dispose également de moyens de guerre électroniques contre les armes et radars ennemis qui lui permettent de faire face à des attaques aériennes. Ensuite, comme nous le dit le major Brodagh avec une pointe d'humour, il ne reste qu'à prier. Pour terminer nous sommes allés faire quelques achats au magasin où sont vendus en exclusivité divers objets.

Après plus de trois heures de visite nous quittons à regret le **Charles de Gaulle**, les yeux pleins de rêves, et heureux d'avoir pu monter à bord un porte-avions aussi moderne et prestigieux; inutile d'ajouter que je ne refuserai pas l'occasion de monter une nouvelle fois à bord.

J. Coppens

Ancien du Kamina -1955/56

Présentation du Charles de Gaulle

Le porte-avions Charles de Gaulle, héritier de ses illustres prédécesseurs et perpétuant la longue tradition de l'aviation embarquée française, a été mis sur cale le 14 avril 1989, lancé le 7 mai 1994 et mis en service le 18 mai 2001. Il est le premier bâtiment de surface à propulsion nucléaire de la Marine Nationale. Sa première mission opérationnelle, l'opération Héracles, s'est déroulée du 1er décembre au 1er juillet 2002 en océan Indien, au large de l'Afghanistan.

Une base aéronautique mobile: le porte-avions constitue l'élément essentiel du groupe aéronaval qui peut être déployé sur toutes les mers du monde.

Une puissance exceptionnelle: le navire peut emporter 30 à 40 avions de combat modernes, capables d'effectuer une centaine de missions aériennes par jour.

Un instrument de dissuasion et d'action: le groupe aéronaval assure les quatre fonctions opérationnelles assignées aux forces armées: dissuasion, prévention, projection et protection.

Missions principales: attaque de forces navales en mer – attaque d'objectifs terrestres – couverture aérienne d'un théâtre d'opérations à terre ou en mer – soutien d'opérations à terre – dissuasion nucléaire avec le missile ASMP.

P.S.: Pour la visite du bâtiment des groupes de maximum 50 personnes sont acceptés à bord. Les anciens du Kamina peuvent toujours prendre contact avec Jean Coppens – Tél. 019/32.66.53.

Caractéristiques principales du Charles de Gaulle

Dimensions: Longueur: 261,50 m – Largeur: 64,36 m – Tirant d'eau: 12 m

Déplacement: 42.000 tonnes à pleine charge.

Vitesse maximum: 27 noeuds (soit plus de mille kilomètres par jour).

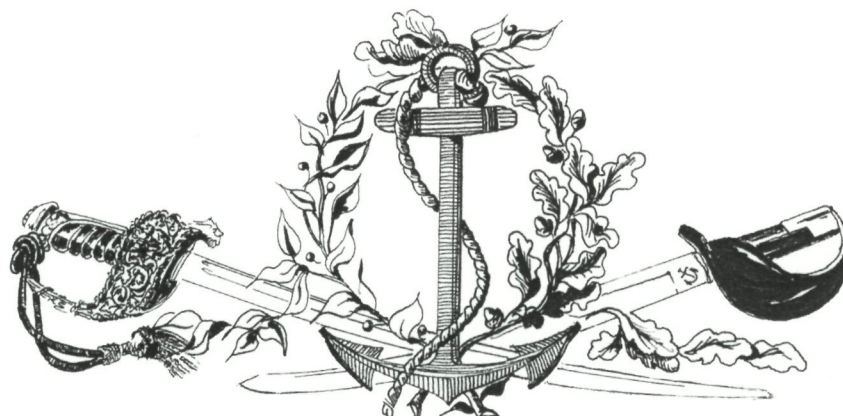
Equipage: 1900 membres d'équipage dont 12% de femmes – Personnel de bord: 1260 personnes (105 officiers, 200 officiers marins supérieurs, 540 officiers marins et 415 quartier-maîtres).

Propulsion: deux chaufferies nucléaires produisent l'énergie nécessaire à la propulsion du navire, à la mise en oeuvre des catapultes et au fonctionnement des 4 turbo-alternateurs de 16 mw de puissance électrique.

Autonomie: la propulsion nucléaire lui permet de parcourir des centaines de milliers de nautiques avant rechargement (la barre de 11 kg d'uranium qui alimente le porte-avions sera remplacée en 2015); ses capacités d'entretien et de réparation des avions et celles des installations sont d'une durée d'un an tandis que les 300 tonnes de vivres et de 120 tonnes de denrées fraîches qu'il peut emporter permettent d'alimenter 2000 hommes pendant 45 jours.

Logistique: une logistique alimentaire centrée autour de deux cuisines peut servir 4.000 repas par jour, sans compter les petits déjeuners; une cafétéria et quatre carrés accueillent l'équipage pour les repas et les périodes de repos; le navire est équipé d'un hôpital ultra- moderne de 16 lits (2 blocs chirurgicaux, scanners, cabinet dentaire etc.).

Marine Royale



Réflexions à propos de sa date de naissance (IV)

Les Colonies

Santo Thomas

Puis il y eut les tentatives de colonisation auxquelles notre Marine Royale apporta son concours. D'abord la colonie de Santo Tomas de Guatemala, située dans le Golfe du Honduras dans la mer des Caraïbes, par environ 16° de latitude et coïncé entre le Honduras et le Bélize, mais ayant sa frontière ouest ouverte sur l'océan Pacifique. Un pays grand comme cinq fois la Belgique. En 1841 la Compagnie Belge de Colonisation s'était rendue acquéreur d'un territoire de 360.000 hectares situé en bord de mer, avec 20 lieues de côte et toutes les îles se trouvant à moins de 3 milles en mer. Tout cela pour le prix de 2.000 fusils et 6 canons! C'est la Louise-Marie qu'on y envoya en prospection. Puis on y transporta des émigrants, des outils, des machines... et on défricha la forêt vierge; des plans d'une ville à venir furent tracés et des maisons construites. C'est encore la Louise-Marie qui escorta les navires marchands qui y amenaient les colons et les matériaux. Et c'est une fois de plus elle qui y apportait des vivres et des munitions et pro-

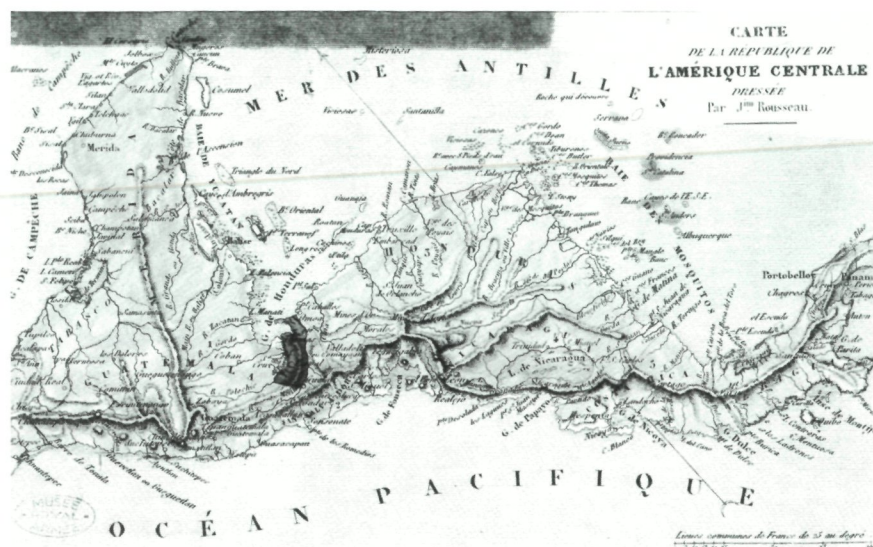


Baie et Port de Santo Thomas.

diguait des soins médicaux et des encouragements ou procédait à des rapatriements.

L'affaire ne dut pas être rentable car après quatre ans la société fit faillite et ceux qui voulaient revenir au pays furent rapatriés. Il y en eut pourtant qui tinrent bon et qui y restèrent; lorsqu'en 1939 le Mercator, en croisière d'écolage, y fit escale, les membres de son équipage purent y rencontrer des descendants de nos colons, y voir des avenues, des ébauches de place et de rues portant des noms de chez nous: avenue de

Belgique, rue des Flamands, rue du Commerce, rue des Wallons... On y découvrit également, devant le palais du gouverneur, deux canons apportés de Belgique par la Louise-Marie. Pour votre édification je reproduis ici des extraits d'un compte rendu de cette visite du Mercator tel qu'il parut dans la presse belge de l'époque: "Ce fut le 25 janvier 1939 que le Mercator, sous le commandement du capitaine Van de Zande, entra dans la baie de Santo Tomas, découverte en 1604 par Francisco Navarro, et mouilla à deux milles du rivage. Le ciel était



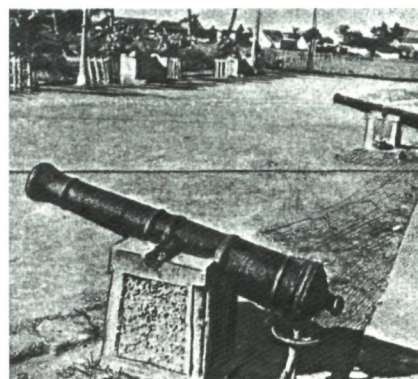
uniformément gris et plombé; la côte semblait être une vaste cuvette circulaire entourée d'un amphithéâtre de collines noires et fumantes. Pendant que le navire avançait lentement vers son mouillage, le ciel s'ouvrit et creva. Celui qui n'a pas vu pleuvoir le long de la côte guatémaltèque ignorera toujours ce que peut être la pluie. C'était une pluie lourde, massive, écrasante; un déferlement furieux de cataractes comme une affirmation de sauvage puissance. La côte disparut dans un brouillard d'eau, la surface de la mer se transforma en peau de squalo sous le crépitements de la pluie torrentielle. Le lendemain les canots furent mis à l'eau et se dirigèrent vers le rivage que l'on apercevait par intermittence, fumant de vapeur d'eau. Notre groupe, sous la direction du commandant Van de Zande, s'avancant dans une sorte d'avenue noyée d'eau, rencontra un habitant, vivant portrait d'un paysan de chez nous. Nous nous saluâmes. Le commandant engagea la conversation en espagnol. L'homme s'appelait Wiertz, son attitude semblait hostile; se méfiant de ces étrangers il se tenait sur ses gardes, mais lorsqu'il comprit que nous étions des marins belges, de la race même de ceux qui étaient venus à cet endroit même pour y chercher fortune il y a un siècle, son visage s'éclaira car il en était lui-même un descendant. A la question de savoir s'il y avait encore quelques familles de descendants de ces premiers colons, il répondit «Bien sûr, il y en a comme moi ici même à Santo Tomas, mais il y en a d'autres encore en ville

de Puerto Barrios, et certainement d'autres encore à l'intérieur du pays». Des souvenirs de la colonisation il y en avait pleinement et Wiertz se proposa de nous les faire voir. Il y a le cimetière et les tombes des familles belges qu'il veut nous montrer. La pluie tombe tenacement et l'entretien se poursuit sous un appentis au milieu d'outils agricoles et de charettes.



Le commandant Van De Zande.

Une vache rousse rumine debout, superbement résignée, et de l'autre côté de l'abri un petit cheval sellé d'une selle grossière mais de forme assez fine, troussequin élevé, étriers larges en bois décorés d'incisions rappelant l'étrier arabe. Monsieur Wiertz veut atteler ses boeufs pour nous conduire au cimetière mais le commandant préfère y aller à pied. En chemin nous passons devant des maisons de bois. Toujours pataugeant dans ces avenues gorgées d'eau, des enfants nous regardent apeurés à la vue de nos cirés noirs luisant de pluie et nos bottes de



Les deux canons de la «Louise-Marie».

mer. Nous croisons d'autres allées que nos anciens avaient appelées des rues, toutes bordées de magnifiques et gigantesques manguiers plantés par nos colons. Toute une ville a été tracée dans cette cuvette aujourd'hui transformée en marécage. Ça et là, auprès d'une maison au toit de tôle ou de chaume, des vaches broutent l'herbe verte comme de l'émeraude. On arrive au cimetière; des tombes soigneusement entretenues, en pierre de taille, en marbre même, mais rongées de moisissures, qui portent des noms comme 'Haegedoren Carlos: 25 mars 1816-25 mai 1890'; il devait avoir 26 ans lorsqu'il est arrivé ici et il y est mort à l'âge de 74 ans; puis suivent les tombes de sa femme et de ses enfants. Plus loin une tombe porte le nom de 'Romano Van de Wattine', et là 'Emilia Vandenberg: 25 novembre 1860-29 mai 1902'. Chaque année les familles descendent de la ville et de la montagne et viennent fleurir et entretenir ce qui est le dernier vestige de leurs origines. Monsieur Wiertz nous reçoit ensuite en sa maison sans porte ni fenêtres; une

Une ferme.



table, quelques chaises, une commode surmontée d'une aiguière de porcelaine blanche qui aurait pu être de chez nous. Il nous montre une carte de ce qui aurait dû être une ville. Le commandant la lui emprunta et la fit copier. Nous reçûmes ces braves gens à bord, puis nous dûmes repartir avec un brin de mélancolie, faut-il le dire, pour nos compatriotes aujourd'hui oubliés".

SEAM
S. C. Guzman & Guzman
Hampshire
New York City



La place de Belgique à Santo-Thomas de Guatémala.

A suivre

Carte de ce qui aurait pu devenir une ville.

CPV (hre) J.C. Liénart

Berging "Repubblica di Genova" aangevat

Vijf maanden na het kapseizen in het havengebied op de Linkerschelde-oever is Svitzer Salvage begonnen met de berging van de Italiaanse conro "Repubblica di Genova".

In tegenstelling met eerdere plannen die voorzagen in een afbraak van het schip, is nu geopteerd om het vaartuig recht te trekken om na inspectie het eventueel te herstellen en opnieuw in de vaart te brengen.

Wanneer alles volgens plan verloopt zal het rechte eind augustus plaatsvinden. In afwachting van deze delicate operatie worden op de romp van het schip jukken gelast die zullen verbonden worden met trekpalen die midden in het Ver-

rebroekdok worden geheid op een driehonderdtal meter van het wrak.

Ook aan wal zullen een achttal trekpalen worden geheid die met het schip verbonden worden om te beletten dat het tijdens het rechte verschuift.

Na het rechte zullen de bergers het schip waterdicht maken en vervolgens geleidelijk opvloten alvorens het naar een werf te slepen voor een grondige inspectie die zal moeten bepalen of het schip alsnog wordt hersteld dan wel toch naar de sloop gaat.

Tijdens de voorbereidende werkzaamheden blijft het Verrebroekdok toegankelijk voor het scheepvaartverkeer via een vrijgehouden vaargeul.



De schipbreuk van de kotter Princess of Wales en de schoener l'Aventure (VIII)

De hongerdood nabij

De kapitein en de luitenant zitten gehurkt rond het vuur en verhalen hun wedervaren naar de Vallée de l'Abondance. Op zichzelf een succes, ook al hebben ze er uiteindelijk niets van meegebracht dan een ellendige lichamelijke toestand. De weg die genomen werd is te lang geweest en tevens onbruikbaar in de winter. In de zomer, wanneer het terrein duidelijk zichtbaar is, moet het echter wel mogelijk zijn een traject te vinden dat korter en ook gemakkelijk te betreden is. Hun belevenis is weliswaar niet erg hoopvol, zelfs niet geruststellend, doch de thuisblijvers hebben het er op nauwelijks één dag van hun afwezigheid zo mogelijk nog slechter afgebracht. De afwezigheid van de twee officieren, stichtte dra wanorde onder de al weinig gedisciplineerde manschappen, zodanig dat ze hun reservevoorraad zeeolifantenvlees door de skua's lieten oppeuzelen en er thans nog slechts een klein stuk overblijft. Bij afwezigheid van jachtspecialist Fotheringham waren ze er niet in geslaagd andere zeeolifanten neer te leggen. Bij de eerste verkeerd gerichte lanssteek in het lijf van een dergelijk zeemonster vluchtte het samen met al zijn metgezellen de zee in. De mannen hadden er dan verder maar de brui aan gegeven en waren samen in de hut beginnen keuvelen, in afwachting, of althans in de hoop op een spoedige terugkeer van de kapitein en Lesquin. Dit weinig opbeurende relaas heeft echter voor de groep tot gevolg dat Fotheringham tot rantsoenering van het vlees dient over te gaan. Zoals eertijds op het schip in nood van een fles naar een glas water werd overgestapt, zo krijgt elkeen thans slechts een klein stukje vlees als middagmaal voorgezet.

Overigens vergaat het de mannen deze avond niet beter met de jacht. Wanneer een zeeluipaard, al een zeldzame verschijning op Chabrol, ter hoogte van het woonhuis verschijnt loopt iedereen zo snel buiten dat het dier onmiddellijk op de vlucht slaat en de zee induikt. Na een nacht waarin het niet heeft opgehouden met sneeuwen is elkeen dan toch beter uitgerust opgestaan. Met als eerste corvee sneeuwruiming. Vervolgens gaat men op zoek naar vers voedsel. Maar hoever ze ook de oever van de baai aflopen ze vinden zomin zeedieren als pinguïns of eieren. Zelfs zeevogels lijken nergens meer te ontwaren. Dat spookbeeld was eigenlijk nooit echt bij iemand opgekomen. Voor iedereen had het waarschijnlijk geleken dat altijd wel enig voedsel zou te vinden zijn op Chabrol. In het huis teruggekeerd wordt een klein stukje overgebleven vlees in zeven gelijke delen verdeeld. Deze uiterst lichte maaltijd is niet van die aard om de honger te stillen. Tot overmaat van ramp staat ook het vuur op het punt uit te gaan bij gebrek aan zeeolifantenvet. Enkele mannen lopen dan op het strand alle hout ophalen dat na de scheepsramp ongebruikt is blijven liggen. Het valt ten offer als brandstof. Met een hongerige maag en gedeprimeerd legt ieder zich hierna te ruste. Die nacht van de 16de augustus houdt het op met sneeuwen maar is in de plaats vriesweer ingetreden. Als een lichtstraal de nieuwe dag aankondigt staat Lesquin als eerste op en begeeft zich naar buiten. Maar hij is nauwelijks aan de beek die de woning van het strand scheidt als voor hem al duidelijk geworden is dat niet de minste kans bestaat dit riviertje over te steken. Zowel ervoor als erover ligt een sneeuwberg van wel drie meter hoog. Hij kan alleen maar een blik werpen op de sneeuwvrije strandstrook en

vaststellen dat ze volkomen verlaten is. Met een nieuwe hongerige dag in het vooruitzicht keert hij naar Maisonpierrès terug. Vooral voor zijn metgezellen betekent dit slecht nieuws de weerspiegeling van een steeds naderbij komende hongerdood.

Het is inderdaad intussen reeds een dag geleden dat ze nog wat onder de tand gekregen hebben. Deze dag wordt dan ook doorgebracht met herhaalde inspecties van het strand in de hoop dat toch maar een zeedier of pinguïn zich zal willen vertonen. Gemor en geweeklaag zijn niet uit de lucht. Dat is vooral gericht tegen de officieren die eigenlijk niet de minste schuld treft. Het haalt weinig uit dat Fotheringham en Lesquin hun metgezellen trachten te troosten met verhalen over andere schipbreukelingen die het nog moeilijker hadden. De mannen blijven in hun onredelijkheid volharden. Wanneer Lesquin er ook nog de voorzienigheid bijseurt die het voor hen zal klaren, ontlokt dit bij iemand uit het gezelschap de gevatte opmerking dat diezelfde voorzienigheid er beter had aan gedaan die hele schipbreuk rotzooi te voorkomen in plaats van achteraf alsmaar te moeten bidden en smeken om redding. Dat voortdurend verwijzen naar hulp van god werkt alleen maar irriterend op de manschappen die zelf best kunnen vaststellen dat die voor hen in het geheel niets doet of heeft gedaan. Met het kermen en geweeklaag over hun toestand komt bijna onvermijdelijk ook weer de schuldvraag over het gebeuren naar boven. Fotheringham en Lesquin hebben hen zo ver gebracht. Ze hadden beter moeten uitkijken, op een ander tijdstip vertrekken en terugkeren zodra het waterprobleem op het schip zich begon af te tekenen. Lesquin vooral krijgt het verwijt te slikken uit winstbejag de

expeditie te hebben laten doorgaan, maar waren ze eigenlijk niet allemaal op hetzelfde uit? De kapitein krijgt vegen uit de pan over onbekwaamheid, onmenselijkheid en dergelijk fraais meer. Woedeaanvallen en wanhoopskreten wisselen mekaar af in de kleine woning. Er vallen ook wel dreigementen maar gelukkig volgt er geen handgemeen. Tenslotte valt de verhitte discussie als vanzelf stil en nestelt zich een grote neerslachtigheid en absolute stilte in de plaats. In die bedrukte stemming gaat iedereen uiteindelijk slapen.

De nu volgende nacht is niet van die aard om een betere morgen te verwachten. Integendeel, het lijkt erop alsof alle elementen tegen hen samenzweren. De wind giert met een ongeziene hevigheid en kondigt onder een inktzwarte hemel de komst van een waar tempeest aan. Die raast ook daadwerkelijk over het eiland. Niemand slaapt die nacht. Vooral Lesquin geeft zich aan diepzinnige overpeinzingen over. Moet hij op dit trieste eiland een verschrikkelijke hongerdood sterven? Waartoe heeft zijn jonge leven gediend dat nu reeds, op deze rots, ten einde moet lopen. Zo ver weg van allen die hem dierbaar zijn en van die wereld die hem zo lief is. De volgende dag brengt niet de minste beterschap. Ook nu blijft de oversteek van de strandbeek geblokkeerd door metershoge sneeuw. Maar eigenlijk heeft het geen belang. Op de oever is toch geen leven te bekennen. Zo keren ze opnieuw met lege handen naar de woning terug. In de loop van de dag vertonen de meesten al verzwakingsverschijnselen. Vier onder hen hebben nergens nog zin in. Ze willen of kunnen uiteindelijk het huis niet meer uit. Zodat Lesquin en Crémon de houtvoorraad voor het vuur aanvoeren. Zij tweeën en de kapitein zijn nu nog de enigen die zich niet laten gaan en er de moed trachten in te houden. Lesquin probeert zijn maag te vullen door veel sneeuwwater te drinken. Maar de anderen volgen dat voorbeeld niet. Uiteindelijk overvalt ook hen een ongewone moeheid en vallen ze op hun bedstee neer. Op 19 augustus sneeuwt het niet meer zo hevig. Fotheringham en Lesquin zijn nu nog de enigen die opstaan en naar buiten gaan. Ze slagen er ditmaal



in de beek over te steken en lopen het strand af. Maar ze vinden niets, ook niet over de heuvels oostwaarts waar anders pinguïns nestelen. Ze keren onverrichterzake naar huis terug. Het is voor beide mannen duidelijk dat die toestand niet langer meer mag aanslepen. Nog hooguit één dag en niemand is nog in staat op te staan en binnen twee dagen is het menselijk licht op dit eiland definitief gedoofd. Maar waarom, suggereert Lesquin tenslotte, zouden we niet trachten in de Vallei van de Overvloed eten gaan zoeken, nu enkelen nog precies genoeg kracht bezitten om die tocht te ondernemen. De schipper vindt het in de gegeven omstandigheden de enige hoop op redding, hoe moeilijk en gevaarlijk de weg ook is. Dus besluiten zij om onmiddellijk te vertrekken. De meelijwekkende toestand waarin twee manschappen zich reeds bevinden en de weigering van een andere om dit nieuwe gevaar te trotseren, beperkt de expeditie tot vier mannen, de twee officieren benevens de Crémon en de Metzelaar. Als schoeisel snijden ze een zeeolifantenvel uit de dakbedekking en de verschillende stukken wikkelen ze om de voeten en rijgen ze aaneen. Het is al bijna middag als de vier mannen op stap kunnen. Na een uiterst moeizame tocht waarbij ze het gevaar lopen door een sneeuwlawine bedolven te worden aan de voet van de Cactusberg, waar ze ditmaal langsheen trekken, arriveren ze tenslotte rond zes uur 's avonds in de Vallée de l'Abondance. Daar

vinden ze enkele zeeolifanten op het strand. Ze worden gedood. Met het meegebracht buskruit ontsteekt Lesquin een vuur onder het gewelf dat ze vijf dagen eerder hadden ontdekt. Op de stookplaats roosteren ze meteen enkele stukken van het vlees dat ze als de grootste lekkernij ooit geproefd naar binnen werken. Maar om niet meer schade aan de ondervoede lichamen te berokkenen zet Lesquin de mannen ertoe aan met mate te eten. Deze bijna feestelijke maaltijd verbetert al direct de stemming. Het uur is intussen te ver gevorderd om nog terug te keren naar Maisonpierres. Fotheringham beslist dat op deze plaats zal overnacht worden, redelijk beschermd als ze zijn door het ver uitstekende gewelf boven hun hoofd. Die nacht hebben ze ook bijzonder geluk met het weer.

's Anderendaags is iedereen al vroeg druk in de weer met het versnijden van de gevangen zeedieren. Ze vangen ook nog enkele albatrossen. Van al dit voedsel, een hele vracht en een enorm gewicht, krijgt elk van de vier mannen een gelijk deel te torsen. Tegen de middag vatten ze de terugweg aan. Onderweg begint Metzelaar, om onduidelijke redenen, plots kabaal te maken. Hij zegt genoeg te hebben van de ontberingen en van het klimaat. En genoeg van die zware vracht die hij de bergen over moet dragen. Hij laat zijn last vallen en gaat platuit in de sneeuw liggen. Voor de smeekbeden van de kapitein blijft hij doof. Ook dreigementen deren hem niet. Hij blijft waar hij ligt, zegt hij. Crémon en Lesquin pro-

beren hem al dragend naar beneden te brengen. Maar het is ver boven hun krachten en veel te gevaarlijk op deze bergflanken met hun talloze onzichtbare, door sneeuw bedekte spleten en kloven. Uiteindelijk laten ze hem maar liggen, nemen zijn vracht op en dalen verder het plateau af. Rond vijf uur 's avonds komen ze in Maisonpierres en vinden daar Aline, Fortier en Salvador uitgestrekt aan, als wezenloos naar het plafond starend. Ze hebben al die tijd niet eens getracht het vuur in stand te houden, zodat Lesquin dit met buskruit tot nieuw leven dient te wekken. Ze lijken ook niet de minste belangstelling te hebben voor de terugkerende kameraden. Ze antwoorden niet eens op hun vragen en doen geen enkele inspanning om te eten. De fut is er helemaal uit. Omdat ze geen voedsel tot zich willen nemen, proppen de anderen hen stukken vlees in de mond en verplichten hen te kauwen en door te slikken. Deze moeizame operatie ten einde leggen ook de drie teruggekeerden zich, uitgeput na een zo drukke dag, neer. Maar rond middernacht worden ze plots gewekt door angstkreten. Het geluid is dermate snerpnd dat iedereen klaar wakker is. Wanneer de kreten een tweede maal de nacht verscheuren, meent iemand de stem van Metzelaar te herkennen. Het schreeuwen lijkt bijwijlen op verwensingen en klinkt alleszins Hollands, want niemand begrijpt er wat van. Het roepen en tieren schijnt niet zeer ver weg, uit de vallei te komen. Hoe is Metzelaar, die boven op een plateau is achtergelaten, in de duisternis tot vlakbij het huis geraakt vraagt Lesquin zich af. Met zijn viereen stormen ze de woning uit en zich richtend op de niet aflatende kreten bereiken ze de strandbeek, waar inderdaad Metzelaar uitzichtloze inspanningen levert om vrij te raken uit een grote sneeuwhoop. Met veel moeite kunnen ze de ongelukkige uit zijn benarde positie bevrijden en hem naar huis dragen. Daar aangekomen vertelt de Hollander dat hij op het plateau was in slaap gevallen en plots tijdens de nacht gewekt werd door hevige pijn in de benen. Hij had ineens schrik gekregen de vriesdood in te zullen gaan en was daarom beginnen marcheren om de bloedcirculatie terug op gang te krijgen. Nadat hem dit gelukt was, had hij getracht de weg

terug te vinden naar het kamp. Met veel vallen en opstaan was hij tot bij de beek gesukkeld, maar toen hij die trachtte over te steken, was hij onverhoeds in een diepte terechtgekomen waar hij, zoals in drijfzand, verder inzakte naarmate hij pogingen deed om zich los te werken. Gelet op zijn meelijwekkende toestand oordeelt de kapitein dat hij recht heeft op het gebruik van de enige beschikbare matras om op te knappen.

Tijdens de drie weken dat ze nu al verblijven op dit door Marion zeer gevat 'dor' genoemd eiland, zijn al enorm veel avonturen beleefd die allemaal met overleven te maken hebben. De soms zeer gespannen verhouding tussen matrozen en officieren, maar ook de onderlinge relaties hebben vanzelfsprekend te maken met de egocentrische instelling die elk dierlijk, dus ook menselijk wezen karakteriseert. Het niet te miskennen sociale verschil tussen beide groepen van zeelui, is niet alleen te verklaren door de afstamming, maar ook zoniet vooral door de culturele bagage die vooral Lesquin kenmerkt, en het algemeen intelligentiepeil dat bijzonder laag ligt. Maar ook de ervaring zoals die van Fotheringham inzake jachttechnieken, of de behendigheid zoals bij Metzelaar of Fortier. En er is de bijna klassiek te noemen achterdocht, overigens ongefundeerd, maar ook afgunst en naijver, ondeugden in de beschaafde wereld, die hier op Chabrol eigenlijk niet wenselijk zijn. Bovendien is er ook het enorm probleem van een kleine groep mensen die samen maar liefst vijf nationaliteiten vertegenwoordigen, elk met de eigen gewoonten, gebruiken en opvattingen, die al naar gelang de graad van nationale fierheid, dikwijls aanleiding tot botsingen zijn. Er is bovendien geen eenvormigheid in het gebruik van de taal. Wat weliswaar niet ongebruikelijk is op de handelsschepen van die tijd, doch, wat te land en zeker in de gegeven omstandigheden veelal storend en verwarrend werkt. Ook al gebruiken de mannen veelal Frans of Engels in hun gemeenschappelijke communicatie. De Fransen zijn trouwens met drie personen in de meerderheid, en zitten in feite op nationale bodem. Dat geeft dan weer Lesquin het idee dat hij, als

Fransman met de hoogste rang, op dit eiland de lakens mag uitdelen. Hij werpt zich trouwens graag op als volleerd officier en tracht telkens weer initiatieven in voldongen feiten om te zetten zonder de kapitein te informeren. Ook al is de verhouding schipper-luitenant niet al te slecht, toch loopt hun pad niet altijd over rozen. Maar tegenover vijf eerder ongedisciplineerde matrozen is het in hun eigen belang aan één touw te trekken. Wanneer Lesquin uit de band springt stelt de iets oudere Fotheringham daar zoveel mogelijk paal en perk aan. Want hoewel de Fransman graag knaagt aan het hiërarchisch gezag van de kapitein, dat uiteindelijk ook te land geldt, ze vormen toch meestal front tegenover de eerder onheuse houding die de andere manschappen voortdurend innemen tegenover het gezag. Maar de belangrijkste oorzaak van de spanningen binnen de kleine gemeenschap is wel de uitzichtloze toestand van mensen op een onbewoond, volkomen kaal en onherbergzaam eiland in het koudste deel van een enorme oceaan. Ver van de bewoonde wereld en buiten de normale vaarroutes. De kans op redding is zo piepklein dat ze angst en wanhoop vertalen in woedeaanvallen en bedreigingen aan de anderen. De officieren dus.

Het geval Metzelaar en de recente hongersnood zet de officieren ertoe aan een plan te beramen teneinde in de toekomst niet dezelfde ontberingen te moeten ervaren. Voortaan zal een voorraad van gerookt zeeolifantenvlees aangelegd te worden en materiaal verzameld om kleren te maken en te herstellen. De corveedienst wordt eveneens gereglementeerd en met name de keuken. Daar kan al direct mee gestart worden, want bij het aanbreken van de dag zijn vijf mannetjesolifanten in de vallei opgemerkt en zodra ze ontbeten hebben trekken ze er op uit met lansen. Twee zeedieren vallen onder de speerpunten. Ze worden stukgesneden en voor het eerst ook wordt het vlees gezout door het in zeewater te dompelen. Dan worden de stukken opgehangen in het huis om gerookt te worden. Zo hebben ze dan later toch steeds een reserve aan vlees. De huiden van de dieren worden uitgespannen boven op het dak om te drogen. Later zullen ze er schoeisel en kleren van maken. In afwachting herstellen ze nog maar

eens hun oude kledij met de vroeger gespinde draad. De volgende dagen worden besteed aan verbeteringswerken aan het stenen huis. Er wordt ook een omheining rond aangebracht die hen moet beschermen tegen ophoping van sneeuw maar ook tegen al te nieuwsgierige zeedieren en vooral tegen de zee, die bij stormweer al eens durft golven te werpen tot aan de deuropening. De nu bijna overvloedige aanwezigheid van zeeolifanten op het strand en in de vallei stelt de mannen heel wat geruster om in de toekomst aan mondvoorraad te geraken. Iedereen is alleszins terug flink in de weer, ook al omdat het de laatste week van augustus niet al te ongenadig waait of sneeuwt. De temperatuur komt op de middag frequent boven het vriespunt uit. Fotheringham heeft nog flink wat pijn in de benen maar de duim van Lesquin is volop aan het genezen. Voor het eerst ook is de moraal goed en begint er enige opgeruimdheid te heersen.

De lente in aantocht

Bij de aanvang van september is het de beurt aan de wijfjeszeeolifanten om de mannetjes op het eiland te vervoegen. En weldra krioelt het daar van grote zeedieren en hun kleintjes. De lammetjes houden zich veelal op aan de zeeboord en weerhouden de wijfjes ervan terug in zee te duiken en zo de kleintjes zonder moederzorg te laten. Ook in zee zwemmen de mannetjes rond die dezelfde wachttaak hebben en de wijfjes terug aan land zenden die aan de aandacht zouden ontsnapt zijn. Tussen de leden van het sterke geslacht hebben ook nogal wat vechtpartijen plaats zowel in als uit het water. Het kan er geweldig aan toe gaan. Zeker wanneer het gaat om de harem die elk mannetje erop na houdt en die wel tot 150 vrouwtjes kan tellen! Vooral de jongere mannetjes pogen wel eens een eigen harem op te bouwen ten nadele van de oudere zeeolifanten. In het water vechten de zwaargewichten van wel 3 tot 4 ton dan hun dispuut uit waarbij ze hun scherpe tanden in mekaars dikke huid zetten. Er zijn meestal wat brokken vlees weggebeten alvorens de mindere afdruipt en de winnaar een luid gebrul aanheft. Het zijn vooral de kleine zeeolifantjes die de bewo-

ners van Maisonpierres interesseren. Waar de grote exemplaren van nut zijn als voedsel en brandstof is daarentegen de pels van de jonge dieren, eens gedroogd en bewerkt, bijzonder zacht en soepel als weefsel. Er worden broeken, vesten, gilets, kousen, schoenen en zelfs hoeden uit gemaakt. Bovendien zijn deze kledingstukken een aardig stuk warmer dan de eigen kledij.

Deze kleermakersactiviteiten maken deel uit van het organisatieplan door de officieren opgezet. Sedert het gezondheidspeil van de mannen op peil is gekomen is door Fotheringham een aanvang gemaakt met vaste taakindelingen. Iedereen heeft om beurt keukendienst, tijdens dewelke hij geen enkele ander corvee kan opgedragen krijgen. Een uitzonderingsmaatregel wegens de speciale aard van de kokdienst op het eiland. Twee anderen hebben tot taak dagelijks te zorgen voor de aanvoer van een voldoende hoeveelheid vet voor het instandhouden van het vuur. Dat wil zeggen dat ze ook instaan voor de jacht en het versnijden en aanvoeren van de gevangen dieren. Weer twee anderen lossen mekaar 's nachts af voor eventuele sneeuwruiming en bovenal om het vuur in het oog te houden. De overigen zorgen voor de herstelling van de kledij, het trekken van draad en alle andere reparaties, behalve die aan de woning. Algemene taken zijn overigens ook de jacht als dusdanig en de tochten naar Petite Baie om de eieren van onder de kleine pinguïns vandaan te halen. Op het strand van de vallei zijn nu ook koningspinguïns ten tonele verschenen. Zij lijken op de keizerpinguïn, die op het eiland overigens niet voorkomt, maar zijn iets kleiner en wegen slechts half zo zwaar. Tijdens het broeden staan de koningspinguïns op het strand bijna precies op een vleugelbreedte van mekaar. Ze leggen slechts één ei dat ze op de voeten en onder een huidplooi warm houden. Op deze eieren hebben de mannen van de Aventure het vooral gemunt. Al volgens het aantal aanwezige en broedende pinguïns komen ze met een vracht van twintig tot dertig grote eieren terug. De kok legt ze dan in het ketelstuk te koken, dat evenwel net iets te klein is om de eieren volledig ondergedompeld te krijgen. Maar er is nu eenmaal niets beters voorhanden.

Overigens leent het weer zich in deze maand augustus niet altijd voor spectaculaire vangsten. Waar deze maand zowat overeenstemt met de natte maand maart van het noordelijk halfrond, stijgt op het middaguur de temperatuur toch dikwijls uit boven de 10° Celsius. Dat is dan de gelegenheid om een laagje sneeuw te zien afsmelten. Maar het duurt net niet lang genoeg om het ook helemaal te zien verdwijnen. Want er is, vooral 's nachts, nog zeer veel bijkomende sneeuwval en in de loop van de dag, bijna alle dagen zelfs, uitermate veel regenval. September is, met juli en augustus, de topmaand van de gierende winden, 'roaring forties' genaamd, met rukwinden van 150 tot 200 km per uur, snelheden die in de landen rond de Noordzee totaal onbekend zijn. Als dit gebeurt, en het is vrij vaak, dan zitten ze veilig in hun klein huisje rond het vuur. Het is er dan gezellig warm hoewel de rookontwikkeling soms zeer hinderlijk is. Om daaraan te verhelpen oppert iemand het idee een heuse schoorsteen te bouwen tegen de achtermuur. Men begint er onmiddellijk aan en dat geeft de eerste dag al een bijzonder goed resultaat. Iedereen is in zijn nopjes tot de volgende nacht een hevige wind opsteekt die de rook binnenskamers houdt en meteen ook de kou in huis brengt. Dat is niet te harden. Dan maar de schouw afbreken en het vuur opnieuw in het midden van het vertrek plaatsen. Want vooral 's nachts kan het nog tot enkele graden onder nul vriezen en het is dan ook begrijpelijk dat iedereen met spanning een rustige oktobermaand afwacht. Met minder sneeuw, wind en regen. Dat is evenwel niet het geval.

Nu vooral Lesquin zich in zijn nieuwe bestaan geschikt heeft en de anderen zich redelijk goed beginnen aan te passen zou een stijging van de temperatuur zeer welkom zijn. Het blijft echter bitter koud en de sneeuw valt in overvloed, maar dat belet dan weer de zeeolifanten niet om in grote aantallen het strand in beslag te nemen. Zodanig zelfs dat de mannen de oever van de baai niet eens meer kunnen bereiken. Op een bepaald ogenblik telt Lesquin maar liefst 20.000 van deze zeemonsters, verspreid over een goed deel van de uitgestrekte vallei. Zolang deze

dieren daar bijeen liggen is het een lawaai van jewelste, waarvan het volume nog verhoogd wordt door de weergalm door de bergflanken. De onvermijdelijke vechtpartijen tussen de mannetjes blijven niet uit. Het is ook voor de bewoners van Maisonpierres oppassen geblazen wanneer ze zich buitenshuis vertonen. Bij het zien van deze menselijke wezens trekken de kleintjes zich terug achter hun moeder, terwijl de mannetjes een dreigende houding aannemen tegenover de nieuwkomers op Chabrol. Maar in wezen een nog grotere vijand voor de jonge zeeolifanten is de bruinvis. In dit seizoen, gedurende hetwelk sterke golfslag zeer frequent voorkomt, wagen deze verslinders zich uiterst dicht bij de riffen en klippen in de baai. En wee de kleintjes die aan de aandacht van de ouders ontsnapt zijn. Deze reuzegrote vis van wel 5 m lengte maakt zich van de onervaren dieren meester. Maar hij valt ook de zeevogels aan die zich te dicht bij het wateroppervlak wagen. Een uitverkoren slachtoffer daarbij is de stormvogel.

Wanneer op het einde van de maand het weer al wat gematigder is geworden en de sneeuw uitblijft, worden aanstalten gemaakt om opnieuw de Vallée de l'Abondance te gaan bezoeken. De 31ste vertrekken de kapitein, Lesquin en de mannen die de vallei nog niet hadden gezien. De wegen zijn nu heel wat gemakkelijker te betreden en daardoor minder gevaarlijk. De dagtemperatuur is bovendien uitzonderlijk hoog. Ook in deze vallei krioelt het van leven, maar het zijn vooral de albatrossen die de mannen interesseren. Daartoe moeten ze echter een heuvel beklimmen waar zich nesten bevinden. Ze bemachtigen enkele jonge exemplaren, maar de onuitgebroede eieren van de oudere laten ze liggen. Ze zouden immers oneetbaar zijn. Tegen de avond keren ze langs de Dufresnebergen naar Maisonpierres terug. Vanop de ruim 800 meter hoge toppen van dit gebergte hebben ze een prachtig panoramisch zicht over het ganse eiland en kunnen ze zelfs het meer dan 15 km verderop gelegen Ile-du-Roi-Charles waarnemen. Lesquin doopt het aldus, naar de regerende Franse koning, hoewel de ontdekker het de toepasselijke naam van Ile-de-la-Prise-de-Possession

had gegeven. In het algemeen is de aanblik van op deze observatiepost eerder troosteloos. Overal kale bergen. Geen sprietje gras of enig groen te bespeuren. In het noordoosten is een ijsberg van redelijke afmetingen van de kust weg aan het drijven. Op Allerheiligendag ondernemen ze een tocht in de andere richting van de vallei. Het is nog altijd goed weer en dus zijn ze besloten de al eerder ontdekte kust, de Côte des Pingouins huppés –kuifjespinguïns-, wat beter te gaan verkennen. Daar aangekomen stoten ze op een kolonie van wel drie miljoen pinguïns van een soort die ze nooit eerder hebben gezien. Deze pinguïns bouwen een nest met behulp van kleine stenen. De schikbreukelingen verzamelen alles bij elkaar 64 eieren die ze naar huis meenemen. Het is alleszins een beloftevolle ontdekking die aanzet om in de toekomst weer te keren. De volgende dagen wordt het weer plots slecht en regent het zo hevig dat ze zelfs het huis niet uit kunnen behalve dan voor de jacht op zeeolifanten in de onmiddellijke omgeving.

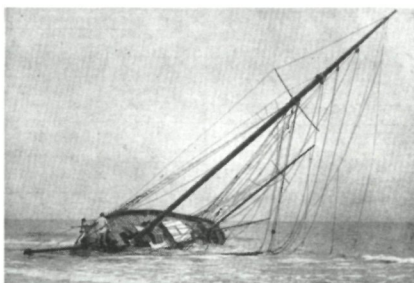
Op 7 november is het dan een ietsje beter en daar profiteren vier mannen van om terug naar de Kuifjespinguïnskust te snellen. Ditmaal met een uitgebreid plan en gewapend met een hoeveelheid zakken gemaakt van jonge zeeolifantenvel. In de naaste omgeving van de grote broedplaats, op een hoogte, bouwen ze met stenen een vierkante ruimte en gaan dan eieren verzamelen. Ze onttrekken maar liefst 7 tot 8000 eieren aan de broedende vogels van de soort 'die wel kan zwemmen, maar niet vliegen', en ze tassen ze op in hun magazijntje. Een deel van de vangst wordt over de meegebrachte zakken verdeeld en zwaar beladen keren ze huiswaarts. Dat wordt dan een koningsmaaltijd. Voor de kok van dienst een hele karwei want het enige keukentoe-stel waarover hij beschikt is het ketelstuk uit de Aventure. Het is net groot genoeg om als pan dienst te doen; onvoldoende gewelfd om de eieren volledig gekookt te krijgen. Elk ei moet afzonderlijk gefriteerd worden, soms ook gekookt. Die avond eten de zeven mannen samen liefst 80 eieren als een soort dessert, want voordien heeft de kok een ander soort schotel uitgedokterd, nadat ze in de nu volledig ijsvrije

vallei behalve enkele mossen ook een soort kool hebben ontdekt. Er blijken dus toch planten op Chabrol te groeien; deze inheemse kool, ook Kerguelenkool genaamd omdat ze op het gelijknamige eiland in grote getale voorkomt, is bijzonder decoratief, heeft grote vlezig bladeren en wordt wel een halve meter hoog. De grond waarin de schikbreukelingen ze hebben gevonden lijkt precies de aangewezen bodem voor deze plant te zijn, die vochtige en rotsachtige terreinen vraagt. Ook op dit eiland vinden ze de kool kort opeen gegroeid op enige verhevenheden en omringd door een onafscheidelijke, hoge en mooie grassoort die tussock heet. Hoewel de kool erg bitter smaakt besluit de kok ze toch als groente te verwerken in een soort zeeolifantenragout. Zo bereid valt de smaak best mee. Het zou bovendien een uitstekend anti-scheur-buikmiddel zijn, hoewel ze van dit verschijnsel op het eiland geen last hebben. Niemand van de groep is zich trouwens bewust van deze genezende eigenschappen. Maar als groente is het een onmiskenbare meevaller. Ze is ook in voldoende mate aanwezig in de vallei.

De rest van de maand is het erg winderig en vooral regenachtig. Dit laatste duidt meteen op een stijging van de temperatuur. Inderdaad is het overdag al wel eens 15° boven het vriespunt. Ook al is dat uitzonderlijk. Het durft nog wel eens sneeuwen, maar dan 's nachts wanneer het ook altijd koud is. In de loop van de volgende dag verdwijnt de sneeuw dan weer snel, behalve op de bergtoppen waar het ijs het ganse jaar blijft liggen. De twee mannen van de dagelijkse jachtcorvee gaan nu elke morgen naar de 'huppé-kust' om in hun magazijntje een deel van de opgeborgene pinguïneieren op te halen. Tegen het einde van november komt een nieuwe soort kuifjespinguïns, de springpinguïn, aan land en nestelt zich in de directe omgeving van Maisonpierres. Het kan niet beter vallen want hun eieren blijken een stuk beter van smaak te zijn dan die van de pinguïn uit de Petit Baie. Er komt dus al heel wat variatie op het menu.

Nu de zomer in aantocht is valt er heel wat nieuws te ontdekken en te beleven. De jonge zeeolifanten, althans deze die de dodendans der

bruinvissen zijn ontsprongen of niet onder de lansen van de shipbreukelingen zijn gevallen, oefenen zich in de zwemkunst. Ze doen dat niet in zee maar in de soms brede en diepe beken die de vallei doorkruisen. In deze periode van betrekkelijke overvloed aan levend voedsel vallen de dagelijkse werken vanzelfsprekend korter uit dan in de winter. Iedereen heeft dus tijd om de veranderende natuur gade te slaan. 's Avonds rond het vuur, dat nog steeds hard nodig is, wordt er echter heel wat gemijmerd. Men heeft heimwee naar huis of althans naar een gezellige thuishaven. Kapitein Fotheringham kan maar niet begrijpen waarom zijn reder en opdrachtgever Black nog altijd niets van zich heeft laten horen. Waarom heeft Black die nu toch al moet beseffen dat rond de Crozet-eilanden iets ernstig moet gebeurd zijn geen schip uitgezonden om hen te zoeken? Zo hij het al niet voor de manschappen van de Aventure zou gedaan hebben dan had zijn drang



naar winst de overhand kunnen halen. Want zoals voorzien zou rond deze tijd de zeeolifantenolie op het eiland Dauphine gereed gestaan hebben. Een andere oplossing, die hem een humanitair gelaat had kunnen geven had er in kunnen bestaan de Britse gouverneur van Mauritius op de hoogte te stellen. Deze had dan een van de permanente in Port-Louis gestationeerde oorlogsschepen kunnen uitzenden. Maar Black viel blijkbaar liever niet in bijkomende kosten. Voor hem was de Aventure gezonken of ergens gestrand. Als dat zo was dan kon het hem verder geen barst sche-

len. Zodoende zitten negen mannen in nesten op het kale Ile-Dauphine en nog eens zeven andere hier op het desolate Chabrol. Fotheringham, noch de anderen hebben nog hoop op bevrijding. Alleen het toevallig voorbijvaren van een walvisvaarder of robbenjager kan hen nog redden, als ze mekaar tenminste opmerken. Het is zeker geen prettig vooruitzicht nog jaren op dit eiland gevangen te moeten zitten. Misschien zelfs voor altijd. Het is maar beter er niet aan te denken of althans niet te blijven stilstaan bij het verleden en de toekomstige miserie.

Wordt vervolgd

R. Thijs

De juiste koers naar een zekere toekomst !

Wereldwijd zijn er momenteel meer dan 20.000 koopvaardijofficiëren te kort.

Ook de vraag van de maritieme industrie naar ex-zeevarenden overtreft ruimschoots het aanbod. Een nautische carrière biedt dan ook uitzicht op goedbetaalde tewerkstelling zowel tijdens als na de vaartijd!

De Hogere Zeevaartschool is de enige hogeschool in België die hiervoor de gepaste opleidingen aanbiedt:

- Bachelor & Master in de Nautische Wetenschappen
- Bachelor in de Scheepswerktuigkunde

Voor meer informatie bezoek onze website

www.hzs.be



HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

Noordkasteel Oost 6, 2030 Antwerpen – Tel. 03-205 64 30 – Fax 03-225 06 39 – E-mail: info@hzs.be

Nos armements de navires de mer au XIXème et au XXème siècle à Ostende et Nieuport

Armements ostendais et à Nieuport au XXème siècle (XXIII)

LA PÉRIODE 1862-69:

Les journaux n'hésitèrent pas à dire que 1861 marqua un tournant décisif dans l'histoire maritime d'Ostende: la «ruine de la pêche maritime». Nous verrons ce qu'il en fut réellement.

Du point de vue politique, l'année 1864 fut importante par la loi du 15 avril, instituant un régime plus «libéral» en matière de nationalisation de navires acquis à l'étranger. Mais ses effets ne se firent presque pas sentir à Ostende et profitèrent bien plus aux armateurs anversois. De même, le transport d'émigrants fut quasi inexistant à Ostende; au cours de cette période, il fut d'ailleurs en régression à Anvers.

Pour illustrer notre propos, donnons quelques chiffres qui concernent Anvers où le déclin de la marine marchande fut un moment enrayé par la loi qui dégreva la nationalisation de navires étrangers: Anvers comptait 54 navires en 1863. Bien que ce nombre passa à 71 en 1865, il retomba à 38 à peine en 1870! A Ostende par contre, il faudra attendre la période que nous traitons au chapitre suivant pour voir enfin apparaître un dernier grand armement, Lanczweert.

Venons en maintenant aux importations ostendaises. Bien sûr, nos navires continuèrent à décharger des tonnes de sel; notons cependant que les importations de sel en provenance d'Espagne cessèrent en 1863. Mais il en arrivait toujours de France et du Portugal; en 1869, on frisait par exemple les 1000 tonnes de sel portugais. Dans les monographies, nous faisons état de cargaisons de liège et de guano dès

les années 50; elles se poursuivront. Mais de nouveaux produits apparaissent, tels le soufre, le suif et les minerais. Notons en particulier de plus en plus de transports de charbons, qui constituait un lest approprié pour les voyages au long cours vers l'Amérique du Sud; ce produit fut favorisé grâce à l'abrogation des droits pour la houille, et ce transport s'amplifiera encore dans les années 70. Nous pouvons donc à nouveau conclure au caractère fort «local» des importations à Ostende quand nous les comparons à celles d'Anvers où le charbon ne représentait pas un produit fort important. Enfin, la métropole fut la seule à importer du pétrole depuis 1862. Ostende ne pouvait y participer du fait qu'il s'agissait avant tout d'une cargaison qui se transportait essentiellement alors par des trois-mâts de 1000 tonnes ou plus, que le port ne pouvait toujours pas recevoir du fait de leur tirant d'eau. Nous évoquerons plus loin que le DON JUAN fut utilisé pour ce transport, mais il alla toujours décharger à Anvers.

Au port, notons que le phare de 1771 fut mis hors service en 1860; il subsistera cependant «hors du port» jusqu'en 1944. Le 31 juillet 1863 eurent lieu les essais de la nouvelle écluse; ils furent jugés «satisfaisants». Deux ans plus tard commença le démantèlement des fortifications, mais il faudra 10 ans pour enfin abattre tous les vieux bastions et murs d'enceinte; en 1875 purent alors commencer les travaux de construction des nouveaux bassins. Notons encore pendant cette décade une tempête terrible qui fut rage du 15 au 16 janvier 1867; l'ÉMERAUDE de l'État avait échappé à un ouragan au large du port au début du mois de décembre précédent.

Mais quelle était alors la situation de nos armements?

On dit que la marine marchande était en plein marasme, ce qui n'était pas encore tout à fait vrai, mais les milieux maritimes étaient encore optimistes et ne pouvaient pas présager de ce qu'il allait se passer 10 ans plus tard. Toujours est-il que les caboteurs furent «forcés à l'inactivité», trop petits que pour être alignés au commerce transatlantique. Ostende avait désespérément besoin de navires de plus de 500 tonnes, mais restait limité par le trop faible tirant d'eau offert par son chenal d'accès au port. Le nombre de navires diminuait sensiblement et tomba de 33 au 1er janvier 1860 à 25 au 1er janvier 1865 et encore toujours en 1870.

Les statistiques «officielles» comportent toujours quelques navires que nous ne pouvons pas compter au nombre des navires de mer marchands; de ce fait, elles indiquent qu'Ostende possédait 39 navires au 31 décembre 1861 (alors qu'il n'y en avait que 32), pour 64 à Anvers et 103 pour le pays. Le score n'était donc pas si mauvais; mais Anvers possédait déjà 7 steamers alors que le port d'Ostende n'en avait pas un seul! Notons que ces mêmes statistiques attribuaient 1 seul navire à Nieuport alors qu'il y en avait encore 3. Au 1er janvier 1865, le nombre de navires donné par les statistiques correspond à la réalité: 25 navires pour 5.122 tonnes, à comparer à Anvers qui en avait 65 pour 26.964 tonnes; et Nieuport possédait toujours ses trois petites unités «mixtes». Des cas «ambigus» semblables sont à remarquer à Ostende dès 1868.

A la fin de cette année, alors que le port possédait 150 chaloupes pontées, il réceptionna 3 petits navires qui «furent construits principalement pour aller charger sur les côtes de la Bretagne et de Norvège, des homards à destination de nos parcs»; il s'agissait des ONDINE (Valcke), OLIVIER (Roger-Löhr) et PROMOTEUR (Vroome).

Cette décade avait commencé par une année encore plus affreuse pour la pêche que pour la marine marchande. Dès le 19 juin 1860, Ostende déplorait sa «14ème perte de navires, dont 10 sloop de pêche»; sept de ces dix navires appartenaient à J. De Boninge qui armait non moins de 66 sloops au 1/1/1860. Et c'est sous le choc de ces chiffres qu'un journal annonçait en mars 1863 la «ruine de la pêche maritime».

La «grande pêche côtière» comptait en 1860 cent cinquante deux chaloupes dont 141 à Ostende et 11 à Nieupoort.

La «petite pêche côtière» était alors concentrée à Anvers, La Panne, Heyst et Blankenberghe, qui possédaient respectivement 11, 15, 20 et 42 barques; à noter que Blankenberghe avait été un port plus important au dix-huitième siècle, qui armait par exemple 80 barques en 1788.

Comme aux chapitres précédents, nous passerons maintenant en revue les monographies des armements qui s'établirent à Ostende au cours des années 1862 à 1868: Tampcke, que nous avons déjà évoqué; De Coene; Lanoyeert; Lanczweert, dernier «grand armement»; Roger-Löhr; et Van Duyfhuys. Nous terminerons en évoquant le «renouveau» de la maison Valcke.

Capitaine H. Tampcke:

Nous pensons que H. Tampcke était à l'origine un capitaine allemand, qui vint s'établir à Ostende. Toujours est-il que la première fois que nous l'avons trouvé dans les registres, il était le propriétaire de la galéasse à dérives danoise THÉRÈSE, en 1836. Il garda ce petit navire de 55 tonnes à son service jusqu'en 1853.

Ce n'est que quelque 10 ans plus tard que nous le retrouvons, à Ostende, comme armateur du sloop

PERLE, de 1862 à 1864, en quelque sorte pendant une période de transition, entre celles de 1857, année de son lancement, et 1862, puis de 1864 à 1868, quand le sloop appartint à la Veuve B. Vander Heyde.

Ph. E. De Coene & C°:

Nous n'avons trouvé qu'un seul tout petit navire repris chez Ph. E. De Coene & C°, le sloop de 21 tonnes KÜSTVÄRDER. Le nom, sans doute en langue norvégienne, de même que son faible tonnage - 21 tonnes! - nous intriguent; il semble donc qu'il fut malgré tout aligné au cabotage, sans doute pour aller chercher du homard en Baltique?

Il fut construit en 1863 chez Panesi fils à Ostende. Bien que le registre du Bureau Véritas en fasse encore mention au 1er janvier 1870, nous pensons que cette unité de pêche fut l'O180, réputé «smack» dans un journal de l'époque et qui, parti pour la pêche en haute mer le 5 mars 1869, fut jeté à la côte le lendemain à hauteur de Wenduyn; son équipage fut sauvé.

En 1875, nous avons par ailleurs trouvé une référence faite à la maison Casteels-Decoene, armement à la pêche; en 1872, alors que semble disparaître la maison E. Desforges, on trouvait dans les listes des embarcations de pêche N. et H. Casteels. En 1873 n'y apparaissait plus que H. Casteels.

De même, sans doute créé en 1874, on trouve l'indication de l'existence du chantier Philippe De Coene en 1875; il devait encore être en activité en 1890. A cet égard, on trouve par exemple une note concernant un sinistre maritime qui eut lieu à Ostende le 28 avril 1879; ce jour là, la goélette allemande à deux mâts NEPTUN (c. Schmidt), en voyage de Danzig avec un chargement de traverses de chemin de fer, se renversa dans le canal d'Ostende à Bruges au moment où elle était complètement déchargée. On supposa qu'elle devait être mal lestée, et l'eau entra par ses écoutilles. Ce navire coula et son renflouement fut alors confié à «Ph. De Coene», constructeur.

Mais dès l'année suivante, la raison sociale du chantier fut «Veuve De Coene» et on trouve alors le nom «Casteels-De Coene» pour ce qui

concerne les activités de la pêche. Nous avons encore retrouvé une mention indirecte de ce nom, dans l'histoire de la barque VALENTINE de l'armement anversoïse De Decker-Cassiers. Cette dernière maison avait en effet revendu son navire en 1877 à l'armement norvégien Stabbestad Ice C°, de Stabbestad/Kragerö. Or, il fit pendant de très longues années le transport de glace naturelle de Kragerö à Ostende; il y approvisionnait d'abord la maison Desforges puis l'établissement Casteels-De Coene. Incidemment, notons que la VALENTINE fêta en 1904 son centième voyage à Ostende et en 1912 son cent cinquantième!

L. Lanoyeert & C°:

Nous ne connaissons rien au sujet des affaires, ni de la généalogie de la famille Lanoyeert, sinon que c'est la maison «L. Lanoyeert & C°» qui acquit en 1866 la galiote PHOENIX offerte en vente par l'armement malinois Bosmans Frères, et la rebaptisa PHARE.

C'est à Malines que fut construit le brick PHENIX, à la grande fierté de ses habitants selon des documents d'époque. Sa quille avait été posée en mai 1826 et il fut lancé le 9 octobre 1828. Mais il ne tint pas la mer dès son premier voyage et fut reconstruit en 1829 en galiote. Ce navire était fort charpenté, cloué et chevillé en fer. En 1833, le nom du navire fut modifié en «PHOENIX». Il fut déclaré perdu par l'assureur Morel, en 1836, lors d'un voyage de Bordeaux à Anvers. Mais on le répara à Boom comme suite à cet «échouement avec bris» à Flessingue. En 1836, on retrouve pour la première fois mention du capitaine C. Kuiper comme commandant; notons que Jan Kuyper, qui sera plus tard le capitaine de ce navire, débuta comme ship-boy à l'époque où son père était en charge du navire. En 1839, le tonnage d'origine de 302 tonnes fut modifié en 209 tonnes; il s'agit sans doute d'un changement qui datait effectivement de 1836.

Le navire subit des réparations en 1845; nous y retrouvons alors G. Kuyper comme capitaine, notam-

ment dans des voyages à Liverpool pour y charger du sel. Le 4 décembre 1849, en voyage de Liverpool à Anvers, le navire toucha sur les bas-fonds à l'est de Kingstown à marée basse et fit eau. Toujours à l'occasion de transports de sel, Kuiper s'échoua le 9 février 1852 sur le banc dit Anchovisberg en venant de Liverpool; mais son navire fut renfloué dès le lendemain. La galiote subit des réparations en 1854; le capitaine Kuiper en garda le commandement jusqu'en 1866. Le 21 novembre 1861, il relâcha à Gibraltar lors d'un voyage d'Andra à Anvers chargé de minerai, avec une voie d'eau. La galiote fut visitée et dû être déchargée pour une partie de sa cargaison avant de reprendre son voyage. Puis suivirent à nouveau des voyages sur Liverpool. Mais le 8 juin 1863, c'est lors d'un voyage d'Anvers à Livourne que le PHOENIX, chargé de diverses, entra en relâche à Ramsgate avec une voie d'eau occasionnée par un très mauvais temps; le navire mit son chargement à terre le 10 à Ramsgate. En 1864, on enregistre encore des voyages à Liverpool pour charger du sel et du café, de même qu'un autre à Gènes. Après avoir subi des grandes réparations en 1864, notons encore que le navire ramena le 8 décembre 1865 du marbre de Gènes à la consignment de Ch. Pecher dont un fils était artiste sculpteur. Enfin, en février 1866, le PHOENIX fut offert en vente publique; la «publicité» disait que le navire pouvait être visité à l'ancien bassin et insistait sur sa construction très solide en chêne et le fait qu'il avait subi des «améliorations importantes» en 1865; le courtier était William Kennedy. Nous retrouverons le capitaine Kuiper en charge d'un navire de Maas en 67 puis du SCHALDIS de Michiels-Loos et enfin chez Telghuys.

Le PHOENIX fut alors racheté par la maison L. Lanoyeert & C°, d'Ostende. L'Académie dit le capitaine Quickfall en charge à la reprise, mais cette information ne correspond pas aux nouvelles des journaux de l'époque. C'est donc le capitaine Pearson qui fut le premier capitaine du nouvel armement. Il mit en mer de Flessingue pour Sunderland, sur lest, le 16 mars 1866. Pearson était toujours en charge en juin mais fut remplacé avant le mois d'octobre par le capitaine Thompson.

Nous avons retrouvé mention de plusieurs de ses voyages encore en 1866 en au début de 1867, typiquement à Sunderland. Le 9 mars 1867, il arrivait encore à Ostende en provenance de ce port. Mais deux jours plus tard, les journaux annoncèrent que la galiote PHARE, toujours commandée par Thompson, avait été à la côte près de Covehitheness lors d'un voyage d'Ostende à Sunderland sur lest; son équipage fut heureusement sauvé. Le lendemain 12 mars, on dit le navire échoué sur le banc à Kessingland; il y fut visité et condamné. Les allégations de sa mise à la casse à Ostende semblent dès lors peu fondées. Il est cependant vrai que la galiote fut relevée de Covenithe Beach et remorquée dans le port de Lowestoft avec une voie d'eau le 5 avril suivant.

Nous abordons maintenant encore un cas ambigu en ce sens que nous ne savons pas si une maison d'armement fut réellement créée par un capitaine du nom «France» ou De France ...:

Capitaine (De) France & C°:

Dans l'étude consacrée à l'armement ostendais Thomas Hoed & C°, on trouve le brick COQ, acquis par cet armement en 1856. Ce navire de 214 tonnes avait été construit en 1835 par A. De Jaeghere à Bruges en 1835 pour compte de la maison Gilliodts, sous le nom EUGÈNE. En 1845, il passa à Gilliodts-Custus de Gand, puis à Ed. Van Cuyl en 1853. Mais le brick s'échoua à l'entrée du port d'Ostende le 15 octobre 1856 et fut considéré comme perdu. Van Cuyl l'offrit dès lors en vente publique. Il fut alors repris par Thomas Hoed qui lui fit subir des réparations majeures au chantier De Zutter. Ce dernier le lança sous son nouveau nom après plus de quatre mois de travaux, en mars 1857; le navire mesurait alors 200 tonnes.

Pour rappel, le premier capitaine du COQ fut G. Zellien; ses successeurs furent De Graeve en 1858, Van der Perre en 1860, Van de Steene en 1861, Roger en 1862, De France en 1863 et enfin, depuis 1864, F. Goormachtig. Nous ne savons pas quelle fut l'affectation de ce navire entre 1866 et 1868, année au cours de laquelle il fut vendu en Angleterre d'après l'Administration du Port.

Car une surcharge apparaît au registre du Bureau Véritas, qui dit que le navire aurait été vendu à une maison française. Ces mêmes registres font mention d'un autre brick, du nom LE COQ, et qui aurait appartenu à un capitaine ostendais «France». Au registre de 1867 apparaissent les deux navires; celui du capitaine aurait été construit en 1826 à Bruges et mesurait 198 tonnes. Or, les listes publiées par l'Administration d'Ostende ne reprennent jamais ce navire.

Encore un mystère

De fait que nous n'avons plus trouvé de commandement pour le capitaine De France après 1864 et des divergences entre les documents de référence, nous serions enclins à croire qu'il n'y eut jamais qu'un seul navire de ce nom. Reste alors évidemment le problème de son origine et de sa date de construction. Mais nous n'avons pas retrouvé non plus dans toute notre documentation de navire construit à Bruges en 1826!

Sauf preuve du contraire, nous poserions dès lors l'hypothèse que le brick COQ de Th. Hoed aurait été vendu au capitaine De France en 1866, puisqu'il apparaît en janvier 1867 au registre du Bureau Véritas, et que ce serait ce capitaine qui aurait revendu le navire en Angleterre en 1868. Nous continuerons entre-temps nos recherches pour établir ce qu'il advint du navire entre 1866 et 1868; la dernière arrivée enregistrée à Ostende date en effet du 11 novembre 1865, quand le capitaine Goormachtig y ramena du bois de Riga.

A. Delporte



GEORGES LECOINTE

NICE TO KNOW

Maritiem België La Belgique maritime

Een Pools schoolschip voor de cadetten van de HZS?

Un navire-école polonais pour les cadets de l'ESN?

In aansluiting op ons bericht in vorig nummer van Neptunus vernemen wij dat er nog geen definitieve beslissing genomen is. Men meldt ons wel dat de overeenkomst tussen de Hogere Zeevaartschool en de Poolse overheid heel waarschijnlijk eerstdaags zal getekend worden.

Nous référant à la nouvelle parue au dernier numéro de Neptunus nous apprenons qu'aucune décision n'a encore été prise. Il est toutefois très probable que la convention entre l'Ecole Supérieure de Navigation et les autorités polonaises sera signée dans les prochains jours.

Belgische handelsvloot 17de op wereldranglijst

La flotte marchande belge 17ème au classement mondial

De Belgische handelsvloot (koopvaardischepen, baggerschepen en zeegaande slepers) is in 2006 met vier plaatsen gestegen. Per 31.12.2006 telde ze 203 schepen met een tonnage van 11,559 miljoen dwt. Ter vergelijking: in 2003 stond ze nog op de 24ste plaats met 6,176 miljoen dwt. Onze vloot, waarvan 51 % de Belgische vlag voert, overtreft aldus in tonnage de Franse en de Nederlandse vloot. (*Uittreksel uit jaarverslag van de Koninklijke Belgische Redersvereniging; het compleet verslag is beschikbaar op de site www.brvt.be*).

La flotte marchande belge (cargos, dragueurs, remorqueurs de haute mer) a progressé de quatre places en 2006. Au 31.12.2006 elle comptait 203 navires pour un tonnage de 11,559 millions tpl. A titre de comparaison: en 2003 elle occupait la 24ème place et le tonnage s'élevait à 6,176 millions tpl. Notre flotte, dont 51% navigue sous pavillon belge, dépasse ainsi en tonnage les flottes française et néerlandaise. (*Extrait du rapport annuel de l'Union Royale des Armateurs belges; le rapport est publié in extenso sur le site www.vrb.be*).

Twee van de vier grootste schepen ter wereld onder Belgische vlag

Deux des quatre plus grands navires au monde sous pavillon belge

Het betreft de tankers TI Asia en TI Europe, twee ULCC (Ultra Large Crude Carriers) met een tonnage van elk 441.000 dwt. Zij maken deel uit van de vloot van de Antwerpse tankerrederij Euronav, die daarenboven veertien VLCC (Very Large Crude Carriers) telt met een tonnage van ± 300.000 dwt en een twaalfstal tankers van het type Suezmax.

Il s'agit des pétroliers TI Asia et TI Europe, deux ULCC (Ultra Large Crude Carriers) de chacun 441.000 tpl. Ils font partie de la flotte de l'armement pétrolier anversois Euronav, qui par ailleurs compte quatorze VLCC (Very Large Crude Carriers) au tonnage de ± 300.000 tpl ainsi qu'une douzaine de pétroliers du type Suezmax.

Nieuwbouw en bestellingen nieuwe schepen

Nouveaux navires en construction et commandes

Per einde 2006 had Euronav zes schepen, nl. twee VLCC en vier Suezmax, in bestelling bij Koreaanse scheepswerken. Van haar kant heeft de CMB twee chemical carriers besteld terwijl Bocimar, gespecialiseerd in bulktransport, niet minder dan twaalf schepen (capesize, panamax en handymax) in bestelling of in aanbouw heeft. Exmar heeft een orderboek met twee VLGC (Very Large Gas Carriers), vier LNG-schepen evenals een halfafzinkbaar productieplatform. De oplevering van deze schepen waarvan het merendeel onder Belgische vlag zal varen is voorzien tussen 2007 en 2012.

Fin 2006 le carnet de commandes d'Euronav auprès de chantiers coréens s'élevait à six navires, à savoir deux VLCC et quatre Suezmax. De son côté la CMB a commandé deux navires-citernes pour produits chimiques tandis que Bocimar, spécialisé dans le transport en vrac, a en construction ou en commande pas moins de douze navires (capesize, panamax et handymax). Le carnet de commandes d'Exmar se compose de deux VLGC (Very Large Gas Carriers), de quatre méthanières LNG, ainsi que d'une plate-forme de production semi-submersible. La livraison de ces navires, dont la plupart navigueront sous pavillon belge, est prévue entre 2007 et 2012.

J.B.

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs met pensioen gegaan of zullen dit eerstdaags doen. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.



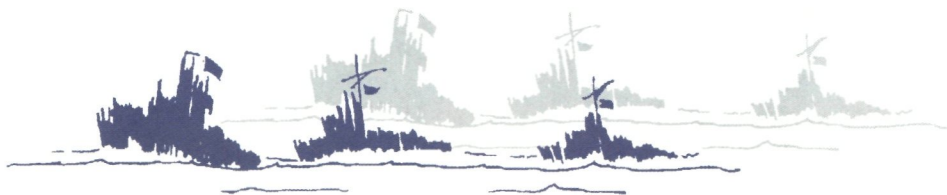
ILZ J.P. HAVERBEKE

KTZ G. VAN KNIPPENBERG
FKP F. SLOOTMANS
KVK VI W. BLOMME
KVK(T) H. BUELENS
ILZ (T) M. BEINTEIN
MPC S. JACQUET
OMC H. LAGRANGE
MPC R. PIETTE
OMC M. TALBOOM
OMC F. WILLAERT

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartier-mâtres repris ci-dessous sont mis à la pension, ou prendront leur pension sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

IOM D. BAEYENS
IMP J. DEPIERREUX
IMC P. DE NYS
IMC Ph. LUYENS
IMC H. VANHEE
MTC J. BOSTEELS
IKC R. CATTRYSSSE
IKC L. CLYNCKE
IKC V. DE CRAEMER



Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



KVK (b.d.) A. MICHEM



IKC E. ELAUT

IOM (b.d.) J. BAECK

IOM (b.d.) A. COPS

LEDEN WELDOENERS

MEMBRES BIENFAITEURS

ADRIAENSSSENS A. IOM - TIELRODE
ALDEWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
ARRIGHI D. - Sint-Stevens-Woluwe
BAERT H. - HASSELT
BAES M. Eerste Kwartiermeesterchef (b.d.) - OOSTENDE
BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
BERGEZ J. Korvetkapitein - BRUGGE (Sint-Michiels)
BERO M. - OOSTENDE
BEULEN R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - VLISSEGEM
BLAUWET R. - ASSEBROEK
BOECKMANS R. - AUDERGHEM
BOFFE A. - BRUXELLES
BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
BONNEWIJN F. - TERVUREN
BORGHIS B. Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
BOURLET G. Oppermeester chef (b.d.) - GRIMBERGEN
BOYDENS-WOUTERS M. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
BRACKE A. Fregatkapitein - DE PINTE
BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - ANTWERPEN
BULCKE R. - TURNHOUT
BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) - ERPS-KWERPS
CAEYZEELE-BERTHELS F. - BOEZINGE
CAMBRON X. Enseigne de vaisseau (R) - WATERLOO
CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIS
CAUWELS E. - DE PINTE
CHOPRIX S. Capitaine de corvette - BRAINE LE
CHATEAU
CLAREMBAUX M. CPF RHR - AYWAILLE
COGGHE C. Kwartiermeester - OOSTENDE
COLLETTE J.-M. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
CORNEZ Ph. Capitaine de frégate - OOSTENDE
Corps Royal des Cadets de Marine-Nationa - BRUXELLES
COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
DAMMAN-KONINGS - KOEKELBERG
DANGOTTE J. - BOUSVAL
DE BIE R. - BRUXELLES
DE BRUYNE J.-P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr.
BRUXELLES
DE CLEYN A. - WILRIJK
DE CLOEDT J.-J. Chevalier - BRUXELLES
DE COCK-CLARYSSE. - BRUGGE
DE DECKER J. Fregatkapitein (R) - GENT
de HEMPTINNE Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
SERVILLE
DE JONGHE M. Fregatkapitein SBH - ANTWERPEN 6
DE METS A. KVK (T) - VARSENARE
DE PAPE J. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - BRUGGE
DE VALKENEER F. - WATERLOO
DE WACHTER M. - MERKSEM
DECLERCK F. 1LZ(R) - LANGEMARK-
POELKAPELLE
DECORTE B. - OOSTENDE
DECROLY P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
RHODE ST. GENESE
DEGRAER P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - GRIMBERGEN
DELAHAYE P. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WATERLOO
DE LANGHE-MEYERS Mevr. Wwe. Kapitein-ter-zee (b.d.)
BRUGGE
DELGOFFE C. Eerste meester-chef - DE HAAN

DENAUW J.-L. Eerste meester chef -
JABBEKE (Snellegem)
DEPOORTER V. - HOEVENEN (STABROEK)
DEROO J. - DESTELBERGEN
DESAEGER R. - AINE-L'ALLEUD
DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
DESWAENE .-L. - BRUXELLES
DHONT A. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DHONT G. - LIMELETTE
D'HOOGH Ch. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
DREESSEN-HERRLING R. Mevr. Wwe. - OOSTENDE
DUHOUX J.M. - KNOCKE-HEIST
DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) - OOSTENDE
DUMONT R. - GENT
DUMONT-MAROTTE C. Mme Vve
Capitaine de vaisseau (e.r.) - BRUXELLES
DUSAUCOIS J.CL. - LESSINES
ELLEBOUDT A. Luitenant-ter-zee ® - HULDENBERG
ESCH P. - BRUXELLES
FAICT M. LTZ(R) - BRUGGE
FALASCA A. - CHIEVRES
GACAS J. Vaandrig-ter-zee 2e Kl. - MOERBEKE
GELUYCKENS D. Amiral de flottille (e.r.) -
BRUXELLES
GHEYSSENS G. - ITTERBEEK
GODDAERT M. - EKEREN
GOUSSAERT F. KTZ IMM - ST.-STEVENS-WOLUWE
GROESEMANN M. CPT CRGM - IXELLES
HACHA Ch. - HERENT
HAP V. Korvetkapitein - ASSEBROEK-BRUGGE 4
HEINEN J.P. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. (R) -
BRUXELLES
HELLEMANS C. Vaandrig-ter-zee - WILRIJK
HELLEMANS M. Vice-admiraal - ANTWERPEN
HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) - BREDENE
HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
HERBOTS P. - HASSELT
HERMIS SODALES-ROYAL NAVY SECTION BELGE
OOSTENDE
HERNOU R. - BRUGGE
HERTELEER W. Admiraal (b.d.) - OOSTENDE
HEUSDENS R. - LA GLEIZE
HOEBEKE E. - ONZE-LIEVE-VROUW-WAVER
HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. - OOSTENDE
HOUEAU DE LEHAIE CL. Lieutenant de vaisseau 1e
Cl. R.Hr. - MONS
HUGET P. Fregatkapitein (R) - ITTERBEEK
HUYLENBROECK P. - HEIST-OP-DEN-BERG
JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM
JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
JANSSENS P. - KAPELLEN
KARPEZ M. OMC - LOPPEM
KONINCKX C. Professor - ANTWERPEN
LACROIX E. - GENT
LAMBRECHT Th. Capitaine de frégate R.Hr. -
BRUXELLES
LAMBRECHTS L. - STABROEK
LAUWERS R. - ANTWERPEN
LE HARDY DE BEAULIEU VCTE - GOSSELIES
LEBON J. - COUVIN
LEDOUX D. - RIVIERE
LEFEVRE-SEYNAEVE C. - OOSTENDE

LEJUSTE R. - FRASNES-lez-ANVAING
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate R.Hr. - LA HULPE
 LIENART J.-CL. Capitaine de vaisseau (e.r.) - OOSTENDE
 LIPPEVELD L. - ANTWERPEN
 LURQUIN-BODENGHIEN J. Mme. Vve. - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINE CLUB OOSTENDE - OOSTENDE
 MARLIER J.M. - SOIGNIES
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de frégate R.Hr. -
 BRUXELLES
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEES E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 MICHELSENS M. Ere Eerstemeester-chef -
 ST. ANDRIES
 MICHILSENS P. FKP(R) - HOBOKEN
 MONIQUET G. «THE NELSON SWEEPER» - TIENEN
 MOULART Ph. Capitaine de frégate R.Hr. - BRUXELLES
 MULTI N.V. - KRUIBEKE
 NATIONALE VERENIGING OUDGEDIENDEN
 ZEEMACHT - KEMPEN - GEEL
 NAVDETANT - ANTWERPEN
 OTS S. Korvetkapitein - VLISSEGEM
 PELS A. Kapitein ter lange omvaart - ANTWERPEN 6
 PERMENTIER-SCHALTIN F. - AALST
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT (BORNEM)
 PIERARD R. - JAMBES
 PIRONGS P. - OEVEL (WESTERLO)
 POELMAN P. Fregatkapitein (R) - DRONGEN
 PUTZEYS R. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - OOSTENDE
 QUAGHEBEUR M. Erefregatkapitein - JABBEKE
 RASQUIN R. - BRUXELLES
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 REYNIERS O. Ere-IMC - ST. NIKLAAS
 RIJCKAERT C. Fregatkapitein - WILRIJK
 ROSIERS J. Amiral de division - BRAINE L'ALLEUD
 ROTEN L. - SCHERPENHEUVEL
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SANDRAS Ph. - BREDENE
 SAP M. - OOSTENDE
 SAUWEN J. - BRUXELLES 2
 SEBRECHTS M. Capitaine de corvette (R) - BREDENE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 SIMONS J.M. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 SMET R. Professor Kapitein ter Lange Omvaart -
 KAPELLEN
 SOETENS Y. Capitaine de frégate(R) - OOSTENDE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D.MTC - HEIST-AAN-ZEE
 SUYS S. - Korvetkapitein ASSEBROEK
 TAUBER G. Luitenant de vaisseau 1e Cl. (e.r.) -
 TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE
 THIBAUT DE MAISIERES Ch. Amiral de division (R)
 BRAINE L'ALLEUD
 THYS R. - EDEGEM
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe
 Erefregatkapitein - OOSTENDE
 VAN BELLE-VAN DEN BOGAERDE L. -
 SINT-AMANDSBERG
 VAN BELLINGEN R - COURCELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE

VAN BUSSEL M. Fregatkapitein (R) - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) -
 COURT ST. ETIENNE
 VAN DE GINSTE J. - ASSEBROEK
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein -
 CONCARNEAU FINISTERE
 VAN DEN BRANDE G. Korvetkapitein (R) - LIER
 VAN DEN BULCK P. Kapitein-ter-zee (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN STEENE W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 MECHELEN
 VAN DER BEKEN-SANDRAS - BOUSSU
 VAN DER PLANKEN-HUYSMANS - RUMST
 VAN ESSCHE R. Lieutenant de vaisseau 1e Cl. R.Hr. -
 CHAUMONT-GISTOUX
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) -
 ANTWERPEN
 VAN NECK D. - AALST
 VAN SPRANG J. - GENT
 VANDERBEKEN Ch. - ITTERBEEK
 VANDERPERREN F. Korporaal Chef (b.d.) -
 STERREBEEK-ZAVENTEM
 VANDERSTAPPEN R. Erefregatkapitein - KEERBERGEN
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VANKELEKOM R. - MONTIGNY-LE-TILLEUL
 VANLERBERGHE G. Capitaine de vaisseau (R) -
 OOSTKAMP
 VANOVERBEKE-BAUWENS Ph. Fregatkapitein-
 BOVEKERKE
 VANTORRE A. - OOSTENDE
 VERBOUW K. Korvetkapitein - RUDDERVOORDE
 VERENIGING OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT-
 ANTWERPEN - MORTSEL
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee - BRUXELLES
 VERRIEST H. - OOSTKAMP
 VERSTRAETE L. - ST. PIETERS WOLUWE
 VERSTREPEN W. Luitenant-ter-zee (R) - ANTWERPEN
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VOITH S.A. - BRUXELLES
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEEMACHT
 OOSTENDE
 WARNAUTS P. Vice-Amiral - BRUGGE
 YACHT CLUB DE LA HAUTE SAMBRE - LANDELIES
 ZEILCLUB MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 16 juli 2007
 Clôturé à la date du 16 juillet 2007



EADS Defence Electronics. The Innovative Power.

En tant que fournisseur de technologie de premier rang nous développons des senseurs, des systèmes d'avionique et appareils de guerre électronique pour toutes plates-formes déployées par les forces armées autour du monde.

Avec des solutions innovatrices nous vous aidons à effectuer vos missions avec succès.

Als eersterangs leverancier van technologie ontwerpen wij sensoren, luchtvaart-elektronica en apparatuur voor elektronische oorlogsvoering voor alle platformen die door strijdkrachten wereldwijd ingezet worden.

Met innovatieve oplossingen helpen wij U om uw missies succesvol uit te voeren.

Defence Electronics, a Business Unit of the Defence & Security Systems Division.
www.eads.com de@eads.com

EADS

Defence Electronics

D-89070 Ulm

Phone: +49 (0) 731. 392-3900

Fax: +49 (0) 731. 392-203900

EADS Defence & Security Systems Belgium NV

Siemenslaan 16

B-8020 Oostkamp

Phone: +32 (0) 50.831-802

Fax: +32 (0) 50.831-803